

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

CARPETA Nº 1238 DE 1993

DISTRIBUIDO Nº 2382 DE 1993

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

SETIEMBRE DE 1993

Copia del original sin corregir

RENDICION DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTAL
- EJERCICIO 1992 -

PLAN DE INVERSIONES Y ARTICULOS DESGLOSADOS POR LA COMISION DE PRESUPUESTO INTEGRADA CON HACIENDA

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 1° DE SETIEMBRE DE 1993

25x

A S I S T E N C I A

Preside: Señor Senador Carlos Bouzas

Asisten: Señores Senadores Walter Belvisi, Wilson Elso Goñi y Dante Irurtia.

Invitados especiales: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Juan Carlos Raffo, señor Subsecretario, doctor Carlos M. Barbé; señor Director General de Secretaría, doctor Juan José Pol Deus, señor Asesor Económico, contador Rafael Chilewski; señor Contador General, contador Luis Aguerre; señor Director General de Hidrografía, capitán (R) Luis Calagüí; señor Director Nacional de Hidrografía, C/P (CP) Eduardo Olivera; señor Director Nacional de Transporte, Juan J. Moratorio; y señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Carlos Benítez

*****

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 35 minutos)

Los integrantes de la Comisión damos la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores.

En el día de hoy se van a tratar los artículos desglosados la semana pasada en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, que tiene a estudio la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Es un placer para mi estar presente en este recinto, donde he sido senador de la República. Ahora, en mi carácter de Ministro quiero destacar que el anterior titular de esta Cartera actualmente integra esta Comisión, dándose así una curiosa y feliz circunstancia.

Hemos concurrido con el señor Subsecretario, el Director General de Secretaría, el Director Nacional de Vialidad, el Director Nacional de Transporte, el Contador General del Ministerio y el asesor económico financiero para tratar de evacuar todas las consultas que se nos quieran realizar.

Vamos a hacer algunos comentarios y luego estamos a vuestra disposición, ya que hay pocas cosas nuevas respecto de nuestro Ministerio, ya sea respecto del plan de inversiones o del capítulo respectivo.

25x

En cuanto al primero, es muy poco lo que podemos decir, ya que desde el Presupuesto de 1990 no hubo cambios sustanciales. Es decir, permanece el mismo plan votado en el Presupuesto Nacional y lo único que se ha hecho es ajustar, cada año, los créditos presupuestales. Así, se dieron cambios con la incorporación de algún programa. Sin embargo, a estos no se les asignaron recursos en la última Rendición de Cuentas. Repito que el único cambio que se efectuó fue la adecuación correspondiente, a inicios de cada año.

Debo decir que en este tema nos estamos moviendo dentro de topes fijados por el propio Parlamento. En este año, tenemos un tope de ejecución de U$S 130:000.000. Asimismo, se da la circunstancia de que es probable que el crédito sea mayor que las propias asignaciones porque, dadas las características de los ajustes anuales, nuestra asignación llega a U$S 128:856.000.

En cuanto a los artículos remitidos por el Ministerio, en la Sección III, Capítulo Inversiones, debo decir que enviamos un artículo original, el 19, modificado en la Cámara de Representantes.

Si bien nuestra idea original estaba en la línea del artículo remitido a la Cámara de Representantes, la actual redacción es fruto de un acuerdo, por medio del cual se pretendió hacer más fina su interpretación. En él proponemos que se puedan trasponer, entre proyectos, diferentes programas del Inciso, así como poder utilizar los excedentes de asignaciones presupuestales de proyectos ya ejecutados.

Se trata de un tema recurrente, que ya fue objeto de estudio en la anterior Rendición de Cuentas. Si bien no queremos desvirtuar el carácter de los proyectos votados en el Presupuesto Nacional, la

dinámica de los hechos, muchas veces, supera lo que el legislador y el Poder Ejecutivo previeron en 1990. Por ejemplo, las circunstancias requieren que los 70 kilómetros alrededor de Montevideo, por razones de seguridad, deben estar iluminados, señalizados, balizados, etcétera. Sin embargo, no hay proyectos previstos por lo tanto, para ello estamos sacando recursos del rubro Mantenimiento. Lo mismo sucede con cualquier obra importante en cualquier parte del país. Esto no significa desvirtuar los proyectos existentes. Sin embargo, la trasposición, tal como está regimentada, supone el no poder trasponer dineros de una Dirección a otra. Eso podría hacer que perdiéramos créditos presupuestales, por ejemplo, en alguna Dirección, donde las obras no hayan comenzado. Por ejemplo, la Dirección Nacional de Hidrografía tiene un retraso considerable en la ejecución de la obra del Puerto de Piriápolis, contando con un crédito presupuestal bastante holgado. Con esto podríamos, a la luz de este artículo, trasponer de la referida Dirección esos rubros a algún programa de la Dirección de Vialidad. Obviamente, dichos recursos serán puntillosamente reembolsados en el momento oportuno. Como vemos, la intención del artículo es dejar las manos abiertas a las diferentes Direcciones, así como al Ministro, para poder disponer de los fondos de que se dispone de la mejor manera posible.

El artículo tiene algunas acotaciones, sobre las que no formularemos comentarios. Decimos que lo vamos a apoyar tal como está estructurado.

Concretamente, las acotaciones se refieren a la parte final, en donde se expresa que las trasposiciones no podrán superar el 100% del crédito presupuestal del proyecto reforzado. Asimismo, se señala que, en ningún caso, las trasposiciones podrán optar, ni hacer inviable la ejecución de los proyectos autorizados por las normas presupuestales. Además, se indica que el procedimiento que se autoriza no podrá ser empleado a los fines de reforzar el Proyecto 702, "Convenios" del Programa 01 del inciso 10.

Con todas estas acotaciones, el Ministerio está de acuerdo con este artículo 19. Por supuesto, que si los señores senadores están interesados, podremos ampliar nuestros conceptos en ese sentido.

Por otra parte, en el artículo 24 de este Capítulo —que también hace referencia a nuestro Ministerio—, se incorpora al Plan de Inversiones Públicas del Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Proyecto de Inversión "Acceso feroviario del Puerto de Nueva Palmira, ramal Estación Grito de Asencio, Puerto de Nueva Palmira". En este caso, se hace una asignación presupuestal equivalente a U$S 500.000.

Cabe acotar que esta disposición no fue propuesta por el Ministerio y, por lo tanto, no fue incluida en la Rendición de Cuentas. En realidad, surgió en la Cámara de Representantes. Al respecto, quisiera señalar que compartimos la filosfía que ha inspirado este artículo, más allá de que se está haciendo un estudio de consultoría para ver si este ramal es rentable económicamente. Se trata de analizar si es viable la existencia de este ramal de la Estación Grito de Asencio, Puerto de Nueva

Palmira, que ha sido declarada de interés nacional, según el artículo 63 de la Ley Nº 16.170. El Puerto de Nueva Palmira es el punto de salida, es decir, la terminal de la hidrovía y se está estudiando la posibilidad de conectarlo con el litoral a través de un ramal ferroviario desde Mercedes.

No obstante ello, nuestro Ministerio no comparte que el financiamiento de esta obra sea con cargo a FINTOP. Está de más decir que no nos sobran los fondos para ejecutar los proyectos que tenemos. Además, hay diversas obras que han sido creadas en la anterior Rendición de Cuentas y tienen una asignación presupuestal de cero. Por ejemplo, en esta situación se encuentra la Interbalnearia de la ruta 101 hasta la avenida Giannattasio, y la ruta 5, desde Rivera hasta el Arroyo de Tres Cruces. Esto significa que estamos limitados por un tope de ejecución presupuestal y todos nuestros proyectos ya tienen asignación; incluso, a algunos de ellos, les faltan rubros.

En consecuencia, los U$S 500.000 --aunque no sea una cifra demasiado grande-- que tendríamos que asignar, va en detrimento de otras obras de nuestro Ministerio. Resumiendo, compartimos la filosofía de este artículo. Nos parece que el legislador puede incluir una claúsula de esta naturaleza, pero no estamos de acuerdo con que los fondos sean con cargo a FINTOP. En este caso, podrían buscarse otras alternativas, pero nosotros no somos quienes las debemos plantear. En definitiva, será el legislador el encargado de esta tarea, ó sea, hacer la asignación de fondos correspondientes, si es que se desea llevar a cabo esta obra que corresponde a AFE, que tiene un cordón umbilical con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Cabe acotar que no existen programas de AFE dentro de nuestra Cartera. Si en el futuro se planteara la posibilidad de construir otro ramal ferroviario, debería figurar en un Plan de Inversiones de los diversos organismos públicos pero, reitero, no dentro de los fondos de nuestro Ministerio.

Por otra parte, hay otro artículo vinculado con nuestra Cartera, relativo a la Dirección Nacional de Vialidad --ruta 9, desde la 99 hasta Pan de Azúcar--, que no tiene asignación presupuestal. Esta disposición fue enviada por el Poder Ejecutivo.

Esto era cuanto deseábamos señalar con respecto a la Sección III, Inversiones, en lo que tiene que ver con nuestro Ministerio.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Si me permiten, desearía formular una pregunta al señor Ministro y a sus asesores, relativa a algunos artículos que, en su momento, se elevaron al Ministerio de Economía y Finanzas y que no representan gastos. Precisamente, en el día de ayer tuvimos ocasión de conversar con algunos de los señores directores, y nos manifestaron su preocupación acerca de si era posible incluirlos ahora, ya que no originan gastos. Concretamente, ¿existen esas disposiciones?

SEÑOR MINISTRO.- Es cierto que el Ministerio envió una serie de artículos para ser incorporados a la Rendición de Cuentas, del mismo modo que lo hicieron otras Secretarías de Estado. La Rendición de Cuentas remitida al Parlamento, consta tan solo de 51 artículos. Muchas de las disposiciones que propuso nuestro Ministerio no fueron incluidas en el proyecto de Rendición de Cuentas. Por supuesto que la cifra anteriormente indicada aumentó en la Cámara de Representantes y, probablemente, varíe en la Cámara de Senadores. Eso dependerá de la voluntad de

los señores senadores. Con respecto a los artículos que mencionaba el señor senador Elso Goñi, debo indicar que, a nuestro juicio, deben ser los señores senadores los encargados de decidir si se incluyen o no en esta Rendición de Cuentas. Obviamente, como Ministro de Transporte y Obras Públicas, patrocino la propuesta enviada por el Poder Ejecutivo y, oficialmente, no puedo venir a esta Comisión de Transporte y Obras Pýlicas a incluir ninguna de esas normas. Esto no significa que algunas de ellas no nos parezcan interesante. Quizás, los señores senadores deseen conocerlas para evaluar la posibilidad de incorporarlas a la Rendición de Cuentas. De todos modos, esto deberán decidirlo los señores senadores.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Formulé ese planteo, simplemente, porque creo que sería conveniente que la Comisión pudiera conocerlos. Personalmente, sólo conozco algunos de ellos en forma verbal. Todos sabemos que el trámite que se les dio fue enviarlos al Ministerio de Economía y Finanzas, y de allí no pasó.

En consecuencia, desearía saber si no sería posible que el Ministerio diera a conocer a la Comisión el contenido de esas disposiciones. Obviamente, me estoy refiriendo a los artículos que presupuestalmente puedan incluirse y, naturalmente, luego la Comisión y el Senado resolverán.

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto haremos llegar a la Comisión, por vía del señor Subsecretario --a quien en su momento le tocó trabajar en este tema en la Cámara de Representantes--, los artículos que el Ministerio remitió a consideración del Poder Ejecutivo para luego ser incluidos en el proyecto de Rendición de Cuentas.

Ahora bien, nuevamente queremos hacer hincapié en el sentido de que, más allá de que muchas de estas disposiciones puedan ser oportunas --por algo el Ministerio las redactó y las incluyó en el proyecto de Rendición de Cuentas--, su utilidad y el beneficio que las mismas puedan traer, obviamente, queda a consideración de los señores senadores. Adelanto que la mayoría --por no decir todos-- de esos artículos no representan ningún gasto adicional en materia de Rendición de Cuentas, sino que se trata de normas de utilidad genérica para las diversas Direcciones del Ministerio como, por ejemplo, la de Transporte, Hidrografía, Vialidad, etcétera.

Repito que, con mucho gusto, hoy remitiremos a los integrantes de

la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado los artículos que no fueron considerados por el Poder Ejecutivo para ser incluidos en el proyecto de Rendición de Cuentas.

Por ultimo, quisiera agregar --a los efectos de que quede constancia en la versión taquigráfica-- que no dimos respuesta a la pregunta planteada por el señor senador Elso Goñi en el sentido de que si en el día de ayer, cuando asistimos a la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda, se nos preguntó acerca de estos artículos. A este respecto, debo decir que no fue así, y que sólo se nos consultó sobre los artículos 57 y 58, que hacen referencia a nuestro Ministerio dentro del Inciso correspondiente.

Repito que no se nos pidió opinión acerca de lo que el señor senador Elso Goñi, muy galantemente, nos ha preguntado ahora.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de la conversación mantenida con los integrantes de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que nos visitaron en el día de ayer, algunos miembros de esta Comisión manifestamos nuestra preocupación respecto a la redacción que, en lo que tiene que ver con los literales a), b), e), f) y g) del artículo 20, fue aprobada por la Cámara de Representantes. Según se nos explicó, se trata de una serie de obras que van a ser ejecutadas por distintas oficinas y bajo la dirección de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Concretamente, nos estamos refiriendo a los Ministerios de Educación y Cultura, de Salud Pública y de Trabajo y Seguridad Social.

Quisiera saber, entonces, de qué modo esto podría incidir negativamente en la construcción de obras que normalmente deberían estar a cargo del Ministerio especializado en esto, y que cuenta con una infraestructura montada, que lo es el de Transporte y Obras

Públicas.

Consulto, pues, al señor Ministro sobre la opinión del Ministerio en esta materia, a los efectos de enriquecer el conocimiento de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO.- Ante todo, debemos señalar que, en un inicio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tenía a su cargo la construcción de todas las obras. En general, las obras edilicias de los diversos Ministerios se ejecutaban a través de nuestra División Arquitectura, cosa que desde hace mucho tiempo ha dejado de ser así.

En consecuencia, estos programas que aparecen en el proyecto de Rendición de Cuentas, tanto en lo que refiere a los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca, de Educación y Cultura, de Salud Pública como al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social --y que por lo que estamos leyendo hablan de fortalecimiento del área social--, en principio, para nada coliden con el trabajo de nuestro Ministerio.

Con mucho gusto voy a ceder el uso de la palabra al señor Subsecretario --quien, además, ha sido Director General del Ministerio y tiene una larga experiencia en el tema-- para que explique de qué modo trabaja en general la División Arquitectura. Algunas veces, tenemos que salir a buscar trabajo para nuestra División, mientras que en otras oportunidades las tareas sobran.

Insisto en que no existe colisión entre esto y los planes del Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de que el señor Subsecretario haga uso de la palabra, quiero aclarar que la preocupación expresada no iba en el sentido de si esto colide ó no con la labor que lleva adelante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino, en cierto modo, si no

ayuda a recrear en otros Ministerios aparatos u organismos que habitualmente ya están montados en aquella Cartera.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Como bien señalaba el señor Ministro, hay un principio de concentración de competencia por el que al Ministerio de Transporte y Obras Públicas es al que le corresponde la ejecución de las obras públicas. Esto, con el devenir del tiempo, ha tenido sucesivas modificaciones. Tanto es así que, por disposiciones legales y decretos, se estableció que algunas construcciones de carácter especial, en razón de la competencia del organismo --nos referimos, por ejemplo, a ANCAP, UTE, ANTEL, etcétera--, deberían ser ejecutadas por propia especialidad y no por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En este sentido, hubo una posición bastante pacífica desde el punto de vista jurídico, en cuanto a que había que respetar ese principio de especialización. Ahora bien, reconozco que la dificultad se podría plantear con relación a aquellas obras, edificaciones o construcciones de arquitectura en términos generales. A este respecto, cabe señalar que en su momento se dictó un decreto que concentraba la ejecución de estas obras en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en tanto que superaban determinado importe fijado como límite de las licitaciones restringidas. En un decreto posterior se liberalizó este criterio, estableciéndose que para la ejecución de obras de esta naturaleza, simplemente alcanzaba con que el Ministerio expresara su aceptación. Esto se debió a que algunas reparticiones cuentan con sus propios equipos de mantenimiento que podrían ser utilizados, con lo cual la asignación de los recursos de que se dispone resultaría más eficiente. De cualquier manera, lo que nos señala la norma vigente es que la ejecución de estas obras puede quedar a cargo de otro organismo que no sea el Ministerio, en la medida en que éste estime que no existe reparo para ello.

25 x

Tal como señalaba el señor Ministro, en principio, el Ministerio no tiene especial reparo en relación con estos artículos, tal como están proyectados. Sin duda, se trata de una consideración general de carácter político.

Espero haber podido dar una idea de cual es el marco jurídico que regula la ejecución de estas obras.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con los datos de qué disponemos, en lo que hace a la ejecución de lo que estaba asignado para el año 1992, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas utilizó aproximadamente un 75% del presupuesto otorgado. Sabemos que, por un lado, existen dificultades relacionadas con asignaciones, tal como lo manifestó el señor Ministro; por otro, observamos que no se utilizan totalmente las partidas votadas. Entonces, a los efectos de que esto conste en la versión taquigráfica --y teniendo en cuenta la información posterior que deberemos brindar--, quisiéramos saber concretamente cuáles fueron las dificultades que tuvo que afrontar el Ministerio a los efectos de poder cumplir su gestión.

SEÑOR MINISTRO.- En mi opinión, partimos de conceptos diferentes. A los efectos de ilustrar esto, podemos hacer entrega a los miembros de la Comisión de una tabla que pertenece al Ministerio y que contiene datos de la Contaduría General de la Nación al 31 de diciembre de 1992.

Tal vez lo que sucede es que se ha procedido a comparar con el crédito y no con el tope de ejecución que tenemos. Nuestro crédito presupuestal supera holgadamente al tope de ejecución del Ministerio. Por lo tanto, la debida comparación tiene que hacerse en relación con ese tope de ejecución. De acuerdo con las cifras de que disponemos, si

25x

algo debemos hacer es elogiar el comportamiento ejecutivo del Ministerio ya que en el Inciso existe una ejecución total de un 96% Así, se estaría comparando no contra el crédito presupuestal, sino contra el tope de ejecución que el Parlamento fijó al Ministerio para el año 1992.

Si hubiéramos querido realizar más de lo que efectivamente hicimos, no hubiéramos podido, porque no contábamos con el dinero correspondiente.

De acuerdo con el cuadro realizado por el Ministerio --que tal vez no se encuentra en poder de los señores senadores--, existe un tope de U$S 109:814.000, mientras que la ejecución del Ministerio fue de U$S 105:838.000. En este caso, el valor del dólar es de N$ 3.027. Entonces, esto significa un 96% de ejecución. A los efectos de poder comparar, diremos que la cifra anteriormente mencionada corresponde a N$ 320: 373.433. Como he dicho, esto surge de un cuadro realizado por el Ministerio que, con mucho gusto, haremos llegar a la Comisión.

Por supuesto, las cifras son diferentes en lo que hace a cada una de las Direcciones. Por ejemplo, la Dirección de Hidrografía --que quizá fue la que menos operó-- ejecutó un 60% de lo que tenía. Esto es fácilmente explicable. Como es sabido existe una obra prevista, que es la del Puerto de Piriápolis en la cual, prácticamente, aún no se ha gastado un solo peso. A su vez, la Dirección de Vialidad ejecutó más del 100%.

SEÑOR CHILEWSKI .- No tengo conocimiento de cuál es la información exacta que ustedes requieren para efectuar el análisis. Cabe señalar que nosotros elaboramos periódicamente en las oficinas del Ministerio la información correspondiente a la ejecución que va realizando cada

una de las Direcciones.

Con respecto al año 1992, se había establecido para todo el Ministerio, excluido el Programa 8, un tope de ejecución de U$S 96:000.000 del cual no nos podíamos pasar. Es decir, que si sumamos el Programa 8 del Ministerio de Transporte, cuyo crédito presupuestal era de U$S 13:814.000 llegamos a un tope de ejecución total para todo el Ministerio de U$S 109:814.000. En términos redondos, nos manejamos con un tope global de U$S 110:000.000, de los cuales en el ejercicio 1992, se ejecutaron cerca de U$S 106:000.000, lo que nos lleva al porcentaje de 96% de ejecución total. A los efectos de poder realizar el control de la ejecución en lo que hace a cada una de las Direcciones, hemos efectuado la discriminación señalada. Algunas ejecuciones se pasaron de ese porcentaje, mientras que otras no llegaron a él. Se puede hablar de un promedio de 96%.

SEÑOR MINISTRO. - Quizás deberíamos brindar la cifra autorizada presupuestalmente. Seguramente, los señores senadores poseen datos de la Contaduría General de la Nación y quizá esta última haya establecido una comparación con la autorización presupuestal, sin contar el tope.

(Dialogados)

A los efectos de clarificar las cosas, ¿ a cuánto asciende la cifra, en miles de nuevos pesos, de que disponen los señores senadores, y de la cual surge esta comparación?

SEÑOR PRESIDENTE.- La cifra es 432.

SEÑOR CHILEWSKI.- Ese es el crédito presupuestal ajustado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el año 1992. Sin embargo, esa cifra es simplemente un dato estadístico; es decir, es la asignación presupuestal dentro de la cual debemos actuar en todo el

período. Esto quiere decir que no nos podemos pasar del tope establecido en la anterior Rendición de Cuentas.

SEÑOR MINISTRO.- Para el presente año, el tope de ejecución es de U$S 130:000.000.

Cabe señalar que el año pasado ese tope fue de U$S 110.000.000 habiéndose ejecutado U$S 106:000.000 . Entonces, vamos a ver si este año podemos repetir la performance.

SEÑOR ELSO GOÑI.- En mi opinión, aquí existe cierta confusión, que tiene lugar cada año cuando se considera la Rendición de Cuentas. La información que normalmente recibe el legislador procede de la Contaduría General de la Nación, y se dirige no al tope de inversión fijado legalmente en cada Rendición de Cuentas, sino al crédito . Así, los números son bastante diferentes.

Como es sabido, el Ministerio no puede sobrepasar el tope de inversión, que es bastante distinto del crédito que tiene. Pienso que esto debe ser expresamente aclarado, porque los números varían sensiblemente. Aquí estamos hablando de un 75% y de un 96%, por lo que existe un 20% de diferencia.

En definitiva, debe quedar claro que los Ministerios no deben ir más allá de tope que se fija legalmente cada año. Así, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en este año no puede sobrepasar los U$S 130:000.000 cualquiera sea el crédito que tenga.

SEÑOR MINISTRO.- A los efectos de que quede constancia en la versión taquigráfica, solicitaría al señor Subsecretario que nos explique cuál fue el tope de ejecución establecido en la Ley Nº 16.226 correspondiente a la Rendición de Cuentas de 1991. Considero que de allí surge dónde estamos topeados y cuál es el límite para realizar la justa comparación con lo ejecutado.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Evidentemente, la ley que mencionó el señor Ministro fijó el tope para el ejercicio 1992. Allí se distingue el crédito presupuestal del tope de inversiones. El artículo 31 de la Ley Nº 16.226 de 29 de octubre de 1991 expresa: "Los proyectos de inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas contenidos en el planillado anexo a la Ley Nº 16.170, de 28 de diciembre de 1990, y en el planillado anexo a la presente ley, excluidos los correspondientes al programa 008 'Mantenimiento de la Red Vial Departamental', se podrán ejecutar durante el Ejercicio 1992 hasta un monto de N$ 153.024:000.000, (nuevos pesos cientocincuenta y tres mil veinticuatro millones), equivalente a U$S 96:000.000, (dólares de los Estados Unidos de América noventa y seis millones).

Derógase a partir de la promulgación de la presente ley, el artículo 64 de la Ley Nº 16.170, de 28 de diciembre de 1990". El tope de inversión que fijó este artículo es diferente al crédito presupuestal, tal como lo señalaba el señor senador Elso Goñi.

SEÑOR ELSO GOÑI.- En realidad, todos los ministros sueñan con que ese tope de inversiones no exista.

SEÑOR MINISTRO.- Comparto plenamente lo señalado por el señor senador Elso Goñi.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 19 que fue explicado detalladamente por el señor Ministro acerca de las razones por las cuales se incluyó la autorización para realizar las trasposiciones necesarias, teniendo en cuenta el sentido rígido que aparece luego de transcurrido el tiempo, nos ha quedado claro. Sin embargo, nos gustaría que el señor Ministro nos adelantara cuáles son las prioridades que el Ministerio ha planificado para 1993 y 1994.

SEÑOR BELVISI.- Justamente, me anima la misma inquietud que al señor Presidente de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO.- En realidad, el Ministerio no quiere cambiar sus proyectos, pero como comprenderán los señores senadores, luego de tres años de haber sido elaborado el Presupuesto nacional, la dinámica del organismo le va indicando al Ministro cuáles son las posibilidades que existen de ejecutar algunos proyectos, si hay algo que deba incorporarse, si hay obras que deben llevarse a cabo en forma más rápida u otras que deben postergarse.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Quisiera confirmar lo que ha expresado el señor Ministro a través de un ejemplo.

El señor Subsecretario recordará lo que ocurrió en la Ruta 6 con el puente del Río Yi, el de Aguas Sucias y el de Illescas, que fallaron, aunque desde el punto de vista estructural no ofrecieron problemas. Hubo que hacerles arreglos, contratar una empresa y suspender el pasaje por esa ruta. Pero los problemas se nos presentaron con los gastos, porque ese dinero hay que sacarlo de algún lado porque se trata de una situación que hay que resolverla en forma inmediata, entonces, se saca el dinero que se iba a destinar a proyectos que quizás no tengan tanta urgencia --hecho que hoy no se da o de mantenimiento, retaceando

cantidades importantes.

Además, este artículo pretendió ser incluido en Rendiciones de Cuentas anteriores, por lo que felicito al señor Ministro que aparentemente tiene más suerte que la que nosotros tuvimos cuando estábamos en el Ministerio.

SEÑOR MINISTRO.- Corroboramos lo expresado por el señor senador Elso Goñi plenamente. Creo que si usamos el sentido común, todos podemos comprender cuál es la situación. Aquí se encuentran varios ex Intendentes Municipales, quienes estarán de acuerdo en que hay que enfrentar un presupuesto inicial en donde a través de la ejecución de sus programas y de sus proyectos, mirados cinco años después, se puede afirmar que hay cosas que deben atenderse antes y otras hay que postergarlas. Asimismo, hay que regular las distintas disposiciones que en su momento se han establecido. Con esto no quiere decir que estemos pensando cambiar algunos proyectos, sino que nuestro propósito es crear un instrumento o un marco legal que nos posibilite tomar ciertas iniciativas cuando lo entendamos necesario. Nos parece de buena técnica que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda realizar en 1998, como en 1993, las obras que crea adecuadas. Inclusive, si es necesario, que le sea posible reforzar algún proyecto que no tenga asignación, desviar fondos de mantenimiento o --hecho que nos inquieta profundamente-- si lo cree conveniente, entre las diversas Direcciones del Ministerio, que tienen congeladas sus asignaciones presupuestales desde 1990, poder utilizar estos instrumentos. Muchas veces, la dinámica de estas Direcciones indica que deben permanecer relegadas --tal como puede ocurrir con la Dirección

Nacional de Hidrografía-- cuando el fin es que no queden sin recursos. Todos los días el Ministerio se ve enfrentado a varios temas importantes.

En este momento el tema de la seguridad en el tránsito nos preocupa profundamente porque es la vida humana la que está en juego. Si bien ya se habían desarrollado obras de infraestructura importantes, consideramos que éstas deben continuarse. A través de la Dirección Nacional de Vialidad y de Transporte, dispusimos que en los 70 kilómetros que rodean a Montevideo --que es donde ocurren los mayores problemas-- se refuerce la iluminación, que se realicen calzadas auxiliares y puentes peatonales. Como habrán observado, el Ministerio está llamando a licitación para este último asunto y algunos casos están previstos dentro del rubro de mantenimiento.

No tenemos decidido, pero quizás pueden postergarse un año más algunos tramos de rutas nacionales, pues hay situaciones de riesgo para la vida humana que deben atenderse ahora. Estamos pensando en el MERCOSUR y aunque en el primer Presupuesto nacional no se había pensado en eso, hay 150 puentes nacionales en todo el país que se encuentran en un signo de interrogación porque no es posible que puedan soportar las cargas de transporte internacional. Pensar que podemos hacer todos los puentes, sería una ilusión imposible de ejecutar.

El Director Nacional de Vialidad podrá brindar información acerca de los puentes, tema conocido por el actual senador Wilson Elso Goñi, ex-Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Asimismo, estamos preparando un Programa con el BID, llamado Corredores de Transporte de Exportación que, más allá de consolidar muchas rutas nacionales, esencialmente apunta a que éstos permitan pasar las futuras cargas, porque nuestros puentes son angostos y no las soportan en su estructura.

Por otra parte, existen nuestros fondos --es decir, los del FINTOP-- y los provenientes del endeudamiento, que están destinados a obras específicas, contenidas en el Presupuesto y algunas han tenido un considerable retraso, por circunstancias que no son atribuibles al Ministerio en sí. Puedo citar el caso del Puerto de Piriápolis como un ejemplo notorio. Se trata de una inversión de U$S 16:000.000 ó U$S 17:000.000, de los cuales aún no se ha gastado un centésimo. Digo esto porque el proceso licitatorio más los recursos presentados, han ido derivando esta obra hacia adelante. Sin embargo, una cláusula como ésta permitiría que los rubros asignados en este año para esta obra que, por cierto, son cuantiosos, puedan ser ejecutados por el Ministerio en otra Dirección, como ser la de Vialidad. Esta, de acuerdo con esta cláusula habilitante, devolverá esos recursos a la Dirección Nacional de Hidrografía; con la inversión del Puerto de Piriápolis consumirá los fondos en el último trimestre de este año, aunque a partir de ese entonces en adelante los va a necesitar.

La cláusula es un instrumento para el mejor manejo de la

25 x

Secretaría de Estado y no está pensada específicamente para un determinado programa. Simplemente, estoy desmenuzando una serie de conceptos que nos han llevado a incluir este tipo de artículos en nuestro Inciso.

SEÑOR BELVISI.- Antes de que haga uso de la palabra el señor Subsecretario del Ministerio y el propio Director Nacional de Vialidad, nos parece oportuno remarcar un aspecto, atendiendo a lo que manifestaba el señor Ministro con respecto al artículo 19.

Si pretende ser una herramienta, me pregunto por qué no intentar que la misma sea permanente si contamos con el consenso de que es buena, en lugar de que se la deje acotada por dos años. Creo qué, en buena medida, todos los que tenemos alguna experiencia al respecto, consideramos que es una herramienta útil. Sin embargo, no creo que sea ideal desde el punto de vista de quien tenga que ejercer el control de cómo, para qué y en qué oportunidad se invierte, ya que en lo que hace a la filosofía del presupuesto por programa tiende a otra orientación, es decir, a identificar los proyectos, las prioridades y, en consecuencia, deja las manos libres para que se pueda atender una y otra obra.

No obstante, discrepo en cuanto a que esto es el fundamento del Programa de 1990, sino que es el programa no previsto en un año; en esta circunstancia, se trataría de un caso excepcional para 1994 porque no habrá Rendición de Cuentas por dos años. Naturalmente, que lo relativo a 1990, pudo modificarse en 1991 y venir con sus asignaciones corregidas, en la medida que el Ministerio lo hubiese entendido conveniente. Lo mismo sucede cuando se remita la Rendición del 92. He escuchado con atención al señor Ministro en cuanto a que tiene

identificados temas o proyectos, tales como la señalización, el tránsito, etcétera. Me pregunto si no hubiese sido útil recoger todo eso en un proyecto identificado, con sus asignaciones e incluido en esta Rendición de Cuentas.

En consecuencia, pienso que no se trata de que no podamos prever o haber realizado en 1990 los proyectos, sino que en esta instancia debemos incluir aquéllos que visualizamos como prioritarios de aquí al año próximo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro que mi pregunta iba dirigida en el mismo sentido que la del señor senador Belvisi.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero decir en forma absolutamente clara a los señores senadores que nuestro Ministerio trabajó mucho en este tema, identificando cada una de las prioridades a las cuales estamos haciendo referencia y elaboró el planillado y el plan de inversiones correspondientes. Los señores senadores podrán disponer el borrador de trabajo de las diferentes Direcciones, así como los artículos que quedaron por el camino.

Deseo señalar que nuestras Direcciones de Vialidad, Hidrografía y Transporte llevaron a cabo un trabajo adecuado, correcto y pertinente y elevaron esa planilla en forma, tiempo y lugar —todo esto se hizo cuando el Rubro de Inversiones estaba recargado— que, evidentemente, no es la que los señores senadores recibieron. Si quisiera hacerse una identificación de las obras que debieran ejecutarse, las podríamos proporcionar, al igual que lo podría haber hecho el anterior titular de la Cartera. Algunos problemas se pueden solucionar perfectamente con el Proyecto de Mantenimiento. Las Direcciones Nacionales de Vialidad o de Hidrografía, con fondos asignados

anualmente para mantenimiento pueden ir solucionando algunos temas sin necesidad de hacer ninguna trasposición como, por ejemplo, el de la iluminación. Como prueba de ello, les puedo mostrar este informe que comprende todas y cada una de las inquietudes a las que hizo referencia el señor senador Belvisi. En él tenemos plenamente identificado qué es lo acuciante, lo urgente, lo que se puede hacer a mediano plazo y lo que puede postergarse. Repito que es una cláusula que constituye un instrumento --quizá bueno-- no sólo para los Ejercicios 93-94, sino también para otros.

Quiero decir eso para que no se crea que es una omisión o pocas ganas de trabajar del Ministerio. Por el contrario, esta Cartera ha trabajado mucho y tiene claramente identificados los proyectos en los que se hará hincapié.

La Rendición de Cuentas contiene muchos menos artículos que los que fueron enviados por las diversas Secretarías de Estado y no se ha incluido un Plan de Inversiones reelaborado, que técnicamente sería mucho mejor o, por lo menos, más prolijo.

En este momento, el Ministerio se ve enfrentado a la Rendición de Cuentas y al Plan de Inversiones ya existentes y, por lo tanto, eso es lo que venimos a discutir.

Si los señores senadores desean conocer en forma más detallada o pormenorizada las prioridades a la luz de las cuales nuestra Cartera pensó este artículo, con mucho gusto les haremos llegar la información correspondiente y los Directores Nacionales aquí presentes hoy mismo pueden dar un pantallazo al respecto. Los Directores Nacionales de Vialidad y de Hidrografía podrían explicar cuáles son las obras que se están proyectando y sobre cuáles se pondrá mayor énfasis.

Quisiéramos referirnos también a un tema que tiene que ver con la expropiación, que requerirá determinada cantidad de recursos y, si los señores senadores no tienen inconveniente, posteriormente harán uso de la palabra los señores Directores Nacionales de Vialidad y de Hidrografía para describir algunos proyectos nuevos en los que estamos pensando y que quizás puedan llevarse a cabo a la luz de este artículo.

SEÑOR BARBE.- Como señalaba el señor Ministro, este artículo es un instrumento de técnica presupuestal que simplemente permite

hacer una especie de sintonía fina en la ejecución presupuestal; no habilita a hacer innovaciones significativas ni modificar los principios presupuestales en la materia. Cuando se dispone de recursos muy amplios, se pueden establecer los créditos con gran amplitud, ya que los márgenes que puedan quedar no serían mayormente significativos. Sin embargo, cuando contamos con un presupuesto que debe manejarse acotadamente, son necesarios instrumentos de técnica jurídica que permitan hacer pequeños movimientos que no cambien sustancialmente la naturaleza de las cosas, pero que sí posibilitan una asignación más eficiente de los recursos. Por eso comparto la solución que planteaba el señor senador Belvisi, quien señalaba la conveniencia de que este instrumento pudiera proyectarse más allá de estos dos ejercicios.

SEÑOR BELVISI.- Quiero dejar claramente establecidas cuáles fueron mis expresiones. Planteé una pregunta; no formulé una aseveración. Mi interrogante fue: si estamos convencidos de que esta es una buena herramienta, ¿por qué no dejarla con carácter permanente?

SEÑOR BARBE.- A esa pregunta le doy una respuesta afirmativa. Creo que la interrogante planteada es interesante.

Decimos que este es un instrumento de ejecución o de técnica presupuestal a los fines señalados. Algunas cuestiones pueden visualizarse desde un punto de vista práctico. Por ejemplo, para la ejecución de la Ruta 1 tenemos dos programas presupuestales: el de la Dirección Nacional de Vialidad, que ejecuta dicha Ruta, y el de la Dirección Nacional de Topografía, que realiza las

expropiaciones para que la obra pueda llevarse a cabo.

Como los señores senadores comprenderán, es realmente muy difícil estimar la magnitud de las expropiaciones para asignar el crédito correspondiente en el proyecto de la Dirección Nacional de Topografía. Es totalmente aleatorio porque cuando se hacen secuencias de expropiaciones continuas, se va produciendo un alza progresiva en los precios por una razón de oportunidad. Además, contamos con sentencias judiciales que pueden establecer condenas. Por lo tanto, repito que es difícil determinar el monto de la expropiación. Lo que puede ocurrir es que como tenemos dos programas distintos dentro del Ministerio, contemos con el dinero para realizar la obra pública correspondiente a la Ruta 1, pero no podamos pagar las expropiaciones del caso. Se trata de dos programas absolutamente interrelacionados entre sí y en una conexión teleológica. Es necesario hacer la expropiación para luego ejecutar la obra.

Por lo expuesto, vemos que estos instrumentos de técnica jurídica nos permiten, precisamente, poder concretar las realizaciones mencionadas. Como decía el señor Ministro, muchas de las obras que ejecuta nuestra Secretaría obtienen los recursos necesarios del bolsón que denominamos "Mantenimiento". Todas las Direcciones tienen un programa llamado así. Obras tales como las de iluminación, señalización, etcétera, pueden realizarse con esos recursos. De hecho, no afectamos en nada la voluntad legislativa ni los principios parlamentarios. El Ministerio asigna los recursos de mantenimiento, que provienen de un proyecto genérico indeterminado que permite llevar a cabo ese tipo de obras. Sin embargo, a veces esos trabajos tienen mayor significación y parece razonable que si la Cartera cuenta con un tope de inversión de U$S 130:000.000,

25 x

se produzcan en la ejecución pequeños desfases que hacen que los Ministros tengan el instrumento jurídico presupuestal necesario para realizar los ajustes de sintonía fina. Quiero aclarar que esto no significa alterar las prioridades ni crear proyectos nuevos, porque éstos son aceptados y votados por el Parlamento.

Pienso que estas precisiones pueden ayudar a dar el entorno de la filosofía que nutre al artículo.

SEÑOR BELVISI.- Simplemente deseo plantear una pregunta aclaratoria para comprender mejor el texto exacto del artículo 19. Cuando esta disposición expresa "en otros proyectos de inversión", ¿se refiere siempre a proyectos que ya están identificados? Digo esto para clarificar el ejemplo que puso el señor senador Elso Goñi en cuanto a algún imprevisto. No es ese el caso que prevé, precisamente, la redacción de esta norma.

SEÑOR MINISTRO.- La extensa nómina a que hice referencia existe como un borrador de trabajo o como un borrador "intencional" del Ministerio. Interpretamos que los "otros proyectos de inversión" no incluyen los que se creen más adelante, pero naturalmente derivan del proyecto denominado "bolsón de mantenimiento".

No pretendemos hacer ningún desvío de los proyectos que el Parlamento ha votado a la luz de que se realiza un Presupuesto por programas. Por lo tanto, en el año 1990, el programa incluía determinados proyectos.

Pero, en la práctica --en esto me estoy basando en lo realizado también por el Parlamento--, nos encontramos con que en el Plan de Inversiones de la Dirección Nacional de Vialidad el año pasado se incluyeron por lo menos ocho o nueve proyectos más, a los que hice referencia en la mañana de hoy. Por ejemplo, en la Interbalnearia, desde la ruta 101 a la avenida Giannatasio; en la ruta 5, desde el kilómetro 256 al 280; en la ruta 5 de Rivera al arroyo Tres Cruces; en la ruta 6 desde Montevideo al empalme de la ruta 7; en la ruta 8, desde el arroyo del Medio al Cerro de Amaro; en la ruta 9, desde San Carlos a Rocha; en la ruta 99, el tramo que va hacia Pan de Azúcar; en la ruta 11, desde Canelones a San José; en la ruta 26, puentes y accesos al arroyo Convento; en la ruta 101, desde avenida de las Américas a ruta 8. Por lo tanto, en su momento se incluyeron estos proyectos que no tenían asignación de rubros.

Si el Ministerio quisiera llevar adelante algunos de estos proyectos tendría que obtener de alguna forma el dinero. Probablemente se tomen recursos de Mantenimiento o, en su caso, podría suceder que a la luz de este artículo pudiéramos hacer una trasposición de alguna Dirección que tuviera excedentes financieros.

Aquí mismo se está votando la creación de un proyecto referente a la ruta 9, Pan de Azúcar, para el cual no existe asignación.

Nuestra intención es contar con el instrumento adecuado que nos permita ejecutar en buenos niveles. Si los señores

25x

senadores lo estiman conveniente podemos especificar, tal como lo hicimos en la Cámara de Representantes, cuál es la filosofía inspiradora de esta iniciativa que, como ya dijimos, tiene que ver con obras que consideramos importantes. También cabe resaltar --y para ello sería conveniente que tomara la palabra el señor Subsecretario-- cuál es la interpretación jurídica y cómo interpretamos este artículo en su formulación.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Tal como expresaba el señor Ministro, cuando hablamos de otros proyectos de inversión, nos referimos a los aprobados presupuestalmente, ya que no existen otros proyectos de inversión que no hayan sido aprobados. Lo que ocurre es que existe un proyecto totalmente atípico que es el de inversión, denominado de Mantenimiento.

Podríamos decir que se trata de un proyecto "comodín" que permite ejecutar esas obras que surgen por circunstancias casuales. De allí se toman los elementos necesarios como para realizar este tipo de obras.

En definitiva, este artículo tiende a permitir al Ministerio la ejecución de obras con recursos provenientes de otros programas del mismo Inciso. Se trata de un instrumento de técnica jurídica más afinado. Pero lo importante es que los proyectos a que nos estamos refiriendo han sido aprobados por el Parlamento. Lo que sucede es que existe un proyecto más amplio que es, precisamente, el que aparece en esa tabla de prioridades mencionada por el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Dentro del mismo programa Dirección Nacional de Vialidad, no se necesita una norma legal para hacer trasposición de recursos. Lo que no podemos hacer es destinar recursos

de un programa a otro. Pero en este caso, insisto, no existen cambios respecto del núcleo conceptual de los programa. Dentro del programa vialidad, el señor Ministro puede disponer las transposiciones correspondientes.De todas maneras advertimos cierta rigidez estructural --por eso nos referíamos a los años 93 y 94-- que no nos permite transferir recursos de de obras de Hidrografía que, por otra parte, no van a poder realizarse necesariamente. Para ser más precisos, debo añadir que la Dirección Nacional de Hidrografía, para el año 1993 tiene previsto ejecuciones, con fondos provenientes del subproyecto 815 y también de Endeudamientos, por un monto de U$S 3:300.000, y con recursos originarios del FINTOP, U$S 2:200.000, lo que totaliza la suma de U$S 5:500.000. Aclaro que el subproyecto 815 refiere al puerto de Piriápolis. Supongo que el Director Nacional de Hidrografía coincidirá en que, lamentablemente, no se podrán realizar las obras previstas en este año. Digo "lamentablemente" porque nos gustaría mucho concretar las obras previstas.

En consecuencia, la intención de este artícu_o es que la Dirección Nacional de Hidrografía disponga de todos los recursos y que con el excedente podamos atender, por ejemplo, algunas obras de la Dirección Nacional de Vialidad. Por supuesto, el año que viene la Dirección Nacional de Vialidad devolverá a la Dirección Nacional de Hidrografía los recursos tomados en calidad de préstamo, a los efectos de que se ejecuten las obras previstas, porque ya estará en pleno funcionamiento el puerto de Piriápolis. Al mismo tiempo, en la Dirección Nacional de Vialidad habremos reforzado el rubro Mantenimiento, por medio del que podremos hacer obras de iluminación

por ejemplo, en la avenida Giannattasio. Todo esto permite que no se paralicen las obras necesarias en otros puntos.

SEÑOR BELVISI.- Me pareció oportuno, antes de que tome la palabra el señor Director Nacional de Vialidad, conocer qué proyecta el Ministerio respecto a vías de comunicación teniendo en cuenta la integración al MERCOSUR.

Al mismo tiempo, en lo que respecta al punto de vista económico, me gustaría saber el porcentaje de fondos propios y de endeudamiento para obras públicas previsto por el Ministerio. Asimismo, sería conveniente que se nos informara el porcentaje incluido en la Rendición de Cuentas con relación a proyectos ya cumplidos.

Formulo estas consultas a los efectos de evitar diferencias entre lo aprobado por el Parlamento y lo previsto por el Ministerio.

SEÑOR MINISTRO.- Me voy a referir a algunos temas de la manera más sintética posible. Sobre cómo está dividido el Presupuesto en lo que tiene que ver con los fondos de nuestro propio tesoro de Obras Públicas y sobre cómo son los niveles de ejecución, el Contador Chilewski aportará los datos correspondientes.

En general, el Ministerio no piensa cosas distintas de lo previsto para 1990 y 1991.

Respecto de la coordinación de las obras de vialidad e hidrografía, visualizamos un país que tiene dos partes específicas. Decimos esto sin compartir la idea, pero es lo que indican los hechos. Así, tenemos un corredor que arranca en Nueva Palmira, marcando una zona Sur. La misma va desde Nueva Palmira hasta el Chuy, extendiéndose hasta las costas del Río de la Plata y en ella está asentado alrededor del 70% de la población, del comercio, la industria, las exportaciones, el turismo y los distintos servicios del país. Por lo tanto, el Ministerio no puede estar ajeno a esto y al respecto existen programas anteriores que atienden esta preocupación. Cuando se habla de un puente en Santiago Vázquez, de un puerto en Piriápolis o Punta del Este, de obras en las distintas rutas, se está pensando en dar una respuesta adecuada a ese asentamiento poblacional.

Personalmente —y supongo que también el Ministro anterior—, estoy empeñado en desarrollar todo esto de la mejor manera posible. Los fondos, existen y la mayor parte de las obras a que hemos hecho referencia son con cargo a endeudamiento externo. Con el Banco Mundial se ha estructurado un programa que incluye el nuevo trazado de la Ruta 1, el puente en Santiago Vázquez, el puerto de Piriápolis y la

ampliación del de Punta del Este. Esto va a requerir una erogación de muchos millones de dólares, lo que lo convierte en el programa más importante a realizar con fondos de endeudamiento interno. Nosotros queremos enriquecer esto con una nueva idea. En efecto, tenemos un proyecto de doble vía hasta Punta del Este, completando la ya existente. Se va a realizar en la parte que une el Aeropuerto de Carrasco con el peaje sobre el Arroyo Pando y, luego, desde el Solís Chico hasta Punta del Este. Quizás en quince días, el Ministerio hará conocer los pliegos de condiciones de esta obra que se va a ejecutar mediante concesión de obra pública, ya que nuestro programa presupuestal no nos permite hacer otra cosa, dado que no hay rubros ni un programa destinado a ello.

Si bien el país está dividido tal como lo dijimos, creemos que, necesariamente debe interconectarse. Existe un país agrario, agroindustrial y exportador que tiene el mismo derecho al desarrollo que la faja donde está enclavada la mayoría de la población. Hay un concepto que ya existía, pero que enfatizamos y es el que tiene que ver con los llamados corredores de transporte o exportación y que nos hallamos abocados a desarrollar. Para aclarar cualquier mal entendido, queremos decir que estos corredores de transporte o exportación son la designación técnica de la conexión de nuestras principales rutas nacionales a fin de que ese país agrario, agroindustrial y exportador pueda interconectarse, no sólo entre sí, sino con los países vecinos, a la luz del MERCOSUR. Ellos comprenden a las Rutas 3, 5, 8, 9 y algunas transversales como la 26, la 14, etcétera y significan el mejoramiento de las mismas y una cantidad de puentes nuevos. Mirando el

país en lo que tiene que ver con las obras de vialidad y con los recursos limitados y siempre menores de lo que uno aspiraría, pretendemos consolidar el trazado de una especie de plan regulador --que se hizo hace muchos años y que es el que aún hoy está vigente--, con algunos agregados indispensables. Por ejemplo, la Ruta 6 --y menciono la localidad de Sarandí del Yí--, cuando esté terminado el puente en el kilómetro 329 sobre el Río Negro --el más largo que habrá en el Uruguay-- conectará toda la zona correspondiente a Tacuarembó y Rivera, que hoy tiene salida por Melo o Tacuarembó. Ello ahorrará 150 kilómetros de recorrido y va a dar salida a una producción que ya no es sólo ganadera, sino también forestal, arrocera y lechera.

Reitero que el Ministerio debe pensar en el desarrollo de estas zonas, a las que hay que dotar de buenas rutas. No dudo de que las Rutas 6 y 7 van a tener un mejor destino que el actual. Sin embargo, lamento decir que en el Presupuesto 90 - 94 no se han asignado recursos para hacer muchas obras en las mismas, por lo que en el próximo Presupuesto Nacional habrá que revisar el problema.

La estructura general del Ministerio apunta a terminar programas ya existentes y, a la vez, dejar implementado para el futuro un programa bastante ambicioso, en el que se puedan consolidar nuestras principales rutas nacionales, así como ejecutar tramos muy importantes de los puentes en ellas existentes.

Complementando esto con la Dirección Nacional de Hidrografía, deseamos desarrollar todo este litoral del Plata que arranca en Nueva Palmira. Algunos programas ya existen, en coordinación con el Banco Mundial pero hay mucho por hacer dado que nuestras costas tienen grandes posibilidades de desarrollo turístico y deportivo náutico que

no han sido aprovechadas. Frente a cada desembocadura de río o arroyo en el Río de la Plata --Arroyo de las Vacas, Cufré, San Juan, Solís Grande, Solís Chico-- tenemos el reclamo de las comunidades allí asentadas a fin de que se realicen obras de infraestructura.

También queremos decir que estamos encarando --probablemente por concesión de obra pública-- un nuevo puerto deportivo en Colonia. Frente a dicho puerto, en el Delta del Tigre, hay 350.000 embarcaciones matriculadas y la costa uruguaya representa para sus propietarios un atractivo muy grande. Sin embargo, la mayor capacidad de absorción que tenemos es de 70 u 80 embarcaciones en el puerto de Colonia y 300 ó 400 en Carmelo, en el Arroyo de las Vacas, siendo muy poco más lo que tenemos para ofrecer.

Los señores senadores podrán imaginarse --además, se encuentra presente un representante de Colonia-- las grandes posibilidades de desarrollo turístico y deportivo que tienen nuestras costas. Por lo tanto, la Dirección Nacional de Hidrografía está abocada a proyectos realmente ambiciosos que también están acotados. Lamentablemente, hay un tope de ejecución. El país posee determinados recursos y hay que analizar la forma de poder desarrollarlos.

Desde ya adelantamos que trataremos de planificar los mecanismos necesarios para que pueda llevarlos a la práctica una futura Administración.

Era cuanto deseaba manifestar con respecto a la pregunta formulada por el señor senador Belvisi, acerca de los planes de nuestro Ministerio.

A continuación, si los señores senadores están de acuerdo, quisiera cederle el uso de la palabra al contador Chilewski, a efectos de que informe sobre las obras que se han realizado del programa quinquenal, con fondos propios y provenientes de endeudamiento.

SEÑOR CHILEWSKI.- Con respecto a los Presupuestos de los años 1993 y 1994, cabe señalar que contamos con un tope fijado legalmente de U$S 130:000.000. Extrañamente, en esta oportunidad, el crédito presupuestal utilizado al 1º de enero de 1993, es menor que dicho tope. Por lo tanto, nuestra posibilidad de ejecución es inferior a la cifra mencionada, ni siquiera llega a U$S 129:000.000. De ese total, el 63% corresponde a recursos del Ministerio provenientes del Fondo de Inversión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas --es decir, el FIMTOP, comúnmente

25x

conocido como Tesoro de Obras Públicas--, el 32% es de endeudamiento y el 5% de Rentas Generales.

Para el año 1994, tenemos un crédito presupuestal del orden de los U$S 133:000.000 , a valores de enero de 1993. En virtud de los efectos de ajustes cuatrimestrales que aplica la Contaduría General de la Nación, aún no tenemos idea de cuánto va a representar dicho crédito en esa moneda al 1º de enero de 1994. Sin embargo, estamos en condiciones de informar que de ese total, el 65% corresponde a FIMTOP, el 30% a endeudamiento y el 5% a Rentas Generales.

Lamentablemente, con respecto a la ejecución realizada en 1992, no tenemos en este momento la discriminación correspondiente a los porcentajes de recursos utilizados, es decir, de FIMTOP, de endeudamiento y de Rentas Generales. Lo asignado originalmente para el año 1992, era: un 70% a FIMTOP, un 25% a endeudamiento y un 5% a Rentas Generales. Pero la mayor parte de los proyectos que tenían endeudamientos como fuente de financiamiento para 1992 --es decir, la Ruta 1 y el Puerto de Piriápolis, cuyo comienzo estaba previsto para dicho año, dentro de la Dirección Nacional de Vialidad-- sufrieron importantes retrasos en la iniciación de las obras, tal como se ha mencionado, la construcción del Puerto de Piriápolis aún no ha comenzado y difícilmente se inicie en 1993. Por lo tanto, el porcentaje de ejecución en el cual se utilizaron recursos de endeudamiento, fue mucho menor al previsto inicialmente. Estimo que debe ser inferior al 15% de ese total. Desde ya adelanto que a la brevedad les haré llegar a los señores senadores las cifras definitivas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro había manifestado que el señor Director de la Dirección Nacional de Vialidad iba a dar una visión panorámica acerca de las prioridades de dicha repartición en cuanto a las trasposiciones.

SEÑOR MINISTRO.- En realidad, no se trata de trasposiciones, sino de las prioridades que habíamos manejado como alternativas para llevar a la práctica en la medida en que una obra se retrase.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda claro que estamos hablando de trasposiciones de proyectos autorizados en el Presupuesto original y que se fueron incorporando en las Renditiones de Cuentas.

SEÑOR BENITEZ.- Cuando al comienzo del período de Gobierno se ejecuta un plan de obras, se proyecta para cinco años. En ese momento, se es consciente de que a lo largo de ese tiempo se pueden presentar algunos imponderables. Estos pueden ser de una cuantía inmanejable, como por ejemplo, circunstancias climáticas, o algún retraso en un programa por impugnaciones en la licitación o problemas parecidos. En ese caso, dentro de la Unidad Ejecutora --es decir, la Dirección Nacional de Vialidad-- se pueden hacer trasposiciones internas. Sin embargo, a veces se presentan circunstancias muy importantes que no pueden ser previstas en los planes que se ejecutan al principio de un período de Gobierno.

Concretamente, a la Dirección Nacional de Vialidad le significó un imponderable sumamente importante el ingreso de Uruguay en el MERCOSUR, con la firma del Tratado de Asunción. Esto hizo que, a partir de ese momento, se pusieran a trabajar Comisiones sectoriales. Fue así que la Comisión de Transporte

y Obras Públicas, a fines de 1992, tomó la decisión de adoptar un estandar para el eje triple. De esta manera, nos dimos cuenta que muchos de los puentes de nuestras rutas nacionales no estaban capacitados, desde el punto de vista estructural, para soportar esos ejes. En ese sentido, confeccionamos un plano y utilizamos un código de semáforos para que se entienda claramente. Lo que está señalado en rojo, no se puede utilizar; lo que figura en amarillo, debe ser usado con prevenciones y lo que está en verde tiene condiciones para soportar el tráfico. En las rutas de red primaria tenemos 67 puntos marcados con rojo. Si, además, agregamos las rutas de red secundaria, llegamos a una cifra, aproximada de 150 puentes.

Por supuesto que esta situación no estaba prevista en el año 1990. Además, la Dirección Nacional de Vialidad no sólo debe encarar su construcción, sino que también debe hacerse cargo de su estudio y proyecto, lo cual sobrepasa ampliamente nuestra capacidad.

El señor senador Belvisi, hace unos instantes, preguntaba por qué no se incluían específicamente estos proyectos. Lo que sucede es que hay un problema muy grande de indefinición. En este momento, aún no se sabe exactamente por dónde va a pasar la ruta San Pablo-Buenos Aires, que algunos denominan el eje del MERCOSUR. Este tema, incluso, va a ser motivo de negociaciones multilaterales entre los países afectados por esa ruta. En realidad, aún no sabemos cuáles son los puentes que deben ser atendidos en primera instancia. Por ese motivo, la herramienta que necesitamos debe ser flexible.

Dado que la Rendición de Cuentas se está analizando

25x

en este momento, y teniendo en cuenta que esa información recién la tendremos el año próximo, nos vemos obligados a pedir una herramienta que nos brinde un cierto grado de flexibilidad.

Otra circunstancia importante, de tipo económico y no previsible en el año 1990, es el giro que han tenido ciertas actividades económicas en Uruguay. En ese sentido, podemos señalar las industrias lechera y maderera. Con el ingreso de nuestro país en el MERCOSUR, la industria lechera ha pasado a tener una gran relevancia, porque es uno de los recursos con los cuales podemos competir en mejores condiciones. Esto llevó a que está actividad se comenzara a explotar en zonas que no pertenecían a la cuenca lechera.

Como los señores senadores saben, la industria lechera es una de las que requiere contar con un mejor servicio de carreteras, porque las utiliza a diario.

Con respecto a la industria de la forestación, debemos señalar que en 1990 no era previsible suponer que se iba a presentar un "boom" como el actual, que ha generado importantes necesidades en materia de caminos.

Aquí volvemos al problema de los puentes, es decir, cómo se desarrollará el tráfico de la industria maderera en las rutas nacionales. Esto, aunque parezca mentira, depende del dragado o no del Canal Martín García. ¿Qué ocurre? Que si se draga, y los puertos de Nueva Palmira y Fray Bentos tienen posibilidades de ser operativos para buques de cierto calado, la salida de la madera se hará por un lado en particular; de lo contrario, es probable que se haga por el sur. En esto, pues, hay otro punto de indefinición, que en este momento no nos permite ser más precisos en nuestros planes. Por esta razón la herramienta que necesita la Dirección Nacional de Vialidad es un artículo que le otorgue flexibilidad en materia de transferencia de fondos. Repito que en este momento no contamos con los elementos suficientes para hacer una definición precisa, y no olvidemos que la Rendición de Cuentas es ahora.

SEÑOR BELVISI.- Luego de escuchar con atención —y en consecuencia, con preocupación— lo señalado por el Director Nacional de Vialidad, casi diría que me siento tentado por cambiar la expresión "otros proyectos de inversión" por "puentes vinculados con los corredores de transporte".

25 x

Creo que el enfoque es real y muestra la situación a la que nos vamos a ver enfrentados en el marco del Tratado del MERCOSUR. Naturalmente que comprendemos las indefiniciones que existen como para adoptar una decisión puntual sobre cada uno de los puentes en los que hay que actuar. Pero también es cierto que los proyectos de las áreas a forestar ya están en ejecución y que la madera habrá que sacarla dentro de cinco o siete años en función del estado en que se encuentre cada una de esas iniciativas; en consecuencia, inevitablemente se tendrán que encarar algunos tramos para que esa producción pueda transitar --por lo menos, parcialmente-- por esos corredores. Entiendo que este es un tema que está en buenas manos, ya que el Ministerio lo tiene sobre su mesa de trabajo y está visualizando las perspectivas de futuro.

No obstante, repito que me sentí un poco tentado a pensar en una modificación sobre el destino de estos fondos. Lo cierto es que en un párrafo se establece que se podrán reforzar hasta un 100%, y no podemos pasar por alto que no es poca cosa, en cualquier orden de la vida, duplicar un proyecto.

SEÑOR BENITEZ.- Otro tema que preocupa muchísimo a la Dirección Nacional de Vialidad, y que el señor Ministro señaló, es el relativo a la pérdida de vidas humanas en las rutas nacionales, sobre todo en el sur del país, donde el flujo turístico es mayor y apareja un tránsito de alta velocidad. Este es un asunto muy importante, en torno al cual la Dirección Nacional de Vialidad se veía, por la fuerza de las circunstancias, compelida a realizar inversiones superiores a las previstas en los años 1990 y 1991. También esto hace necesario trasponer rubros, porque debemos resolver un problema que, a nuestro

juicio, es gravísimo, ya que implica el riesgo de la pérdida de vidas humanas.

Ahora bien, algo que deseaba aclarar al señor senador Belvisi es que cuando se pone énfasis en lo relativo a los puentes es, justamente, porque consideramos que es uno de los puntos críticos que es necesario resolver. Pero, también esto significa que cuando se definan las rutas del MERCOSUR, habrá un programa de caminos. En consecuencia, entiendo que focalizar sólo los puentes nos quitaría todas las armas para atacar otras áreas como la seguridad vial y las rutas, que son tanto o más importantes que aquéllos.

En general, se entiende que un camino es el conjunto de la ruta, sus puentes y las características que debe reunir, entre ellas, las de seguridad. Por lo tanto, no se refiere estrictamente a la parte de puentes; constituye un todo.

SEÑOR MINISTRO.- Frente a la preocupación manifestada por el señor senador Belvisi --que me consta, porque hemos intercambiado ideas en torno al tema más de una vez--, digo que por algo el Ministerio tiene pensado desarrollar un programa denominado "Corredores de Transporte de Exportación", con un flujo de fondos externos, por ejemplo, del BID. Se trata de un programa específico para puentes y kilómetros de las principales rutas nacionales, que se encuentra a nivel de Consultoría.

Por último, deseo informar a la Comisión --porque no sé qué régimen de trabajo se ha fijado-- que alrededor de las 12.30 horas tendré que retirarme.

SEÑOR PRESIDENTE.- En particular, desearía hacer tres o cuatro consultas al señor Ministro que, a mi juicio, son importantes porque

25x

reflejan la preocupación de algunos vecinos interesados en el asunto.

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto, estoy dispuesto a tomar nota de las preguntas que desee plantear el señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo menciono, simplemente, a los efectos de saber si continuamos trabajando con la presencia del señor Ministro, o si se entiende pertinente dejar el tema para otra reunión.

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco al señor Presidente que nos dé, por lo menos, alguna idea acerca del tenor de las preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se trata de pequeñas inversiones referidas, como dije, a preocupaciones de algunos interesados, particularmente, en cuanto a las conexiones de las calles de Montevideo con las rutas nacionales.

Asimismo, nos gustaría conocer la opinión del señor Ministro sobre el artículo 176 de esta Rendición de Cuentas, que tiene que ver con un refuerzo que se le otorga a las Intendencias Municipales del interior para la ejecución directa de obras de mantenimiento y adecuación de infraestructura.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, queremos solicitar al señor Director de Hidrografía que complemente el tema en que considerando; estamos en segundo término, haríamos algunas apreciaciones sobre el artículo 176 a que refirió el señor Presidente y, por último, con respecto a las preguntas restantes creo que con la presencia del Señor Director de Vialidad y del Señor Subsecretario estamos más que bien representados para contestarlas.

SEÑOR CALAGÜI.- Ante todo, deseo ratificar el criterio con el cual hemos tomado posesión de nuestros cargos. Personalmente, he llegado a Director de Hidrografía con la idea de ejecutar el programa, y no de transferirlo. Un poco, como decía el señor senador Eleo Goñi, nadie se

Ministro o ejecutivo de un programa si de antemano tiene la idea de no poderlo realizar; todo lo contrario, la aspiración es ejecutarlo.

La Dirección de Hidrografía es la constructora marítima de las obras terminales portuarias y de abrigo, así como de todo lo que se ha hecho en el país en esta área. La única excepción es el puerto de Montevideo, que fue ejecutado por una Comisión Especial en la que también, por supuesto, participó la Dirección de Hidrografía, asesorando y diseñando algunos de los proyectos.

La política de nuestra Dirección de Hidrografía apunta a que el país cuente con la alternativa de un puerto cada 35 millas —es decir, aproximadamente 50 kilómetros—, como un aporte al desarrollo del sector turístico y, además, a los efectos de permitir navegaciones de piernas cortas y seguras, con posibilidades de recalado.

En este orden, normalmente en el Presupuesto, y en lo que hace estrictamente a la materia inversiones, se incluyen todas las obras que desde hace muchos años la Dirección de Hidrografía aspira realizar. Seguramente, los señores senadores habrán podido apreciar que algunas aparecen con cero de partida de afectación y, por ello, desde ya aclaramos que el proyecto en sí ya existe.

A continuación, trataré de enumerar rápidamente algunas de esas obras que, de acuerdo a lo planteado este año y con una trasposición de rubros dentro del programa "Proyectos", nos permitirían tratar de revitalizar algunos aspectos, habida cuenta de que no se va a utilizar toda la partida asignada a la obra de Piriápolis. Dentro de esto, tenemos el equipamiento de los puertos de Paysandú y Salto, que por una transferencia pasarán, en pocos días, a nuestra Dirección. Concretamente, transferiremos a la Administración Nacional de Puertos, los puertos comerciales de Colonia, Juan Lacaze, Nueva Palmira y Fray Bentos que, si bien hoy están bajo nuestra órbita, la Ley de Puertos establece que sean operados comercialmente.

En lo que hace a los puertos de Paysandú y Salto, consideramos que con un pequeño esfuerzo pueden ser administrados a nivel del sector privado. En realidad, hay que hacer un equipamiento; por ejemplo, habría que dragar Almirón, tratando de llevarlo a 23 pies de calado. Se trata de una obra muy importante, y diría que hay cientos de miles de metros cúbicos para ser sacados de allí. La disponibilidad de recursos nos permitiría abocarnos a esa tarea.

A su vez, estamos dragando la boca del Arroyo Cufré, que es una vía de navegación que se abre. Queremos hacer una escollera que la consolide, porque , de lo contrario, la arena se volverá a anegar por lo que el espacio quedará cerrado inmediatamente.

Al mismo tiempo, hace muchísimos años que Atlántida está ameritando una obra de reparo que le dé seguridad a la navegación entre Piriápolis y Montevideo, particularmente, la de tipo deportivo, asimismo, tenemos la intención de llevar a cabo una obra de reparo mínima,pero necesaria,en la isla " La Sirena".

Tal como señalaba el señor Ministro hay intereses privados en desarrollar algo en los arroyos "Solís Chico" y "Solís Grande". En ambos casos, las inversiones, que son importantes y millonarias, se condicionan a que la Dirección Nacional de Hidrografía realice obras de pequeñas escolleras de defensa para evitar que las bocas de los arroyos se cierren nuevamente.

Además, hay una obra que parecería imprescindible realizar, más allá de alguna pequeña transposición. Me refiero a la confección de un muro de atraque para buques de pasaje en el Puerto de Punta del Este. Hasta ahora, este puerto recibe normalmente en el verano

transatlánticos de primera línea en el turismo internacional, con pasajeros que pagan un costo de estadía a bordo de U$S 500 y hasta U$S 1000 por día. Sin embargo, ellos no tienen dónde desembarcar; así, la embarcación debe quedar fondeada en la bahía de Maldonado. Allí, las lanchas de tráfico podrían desembarcarlos, pero eso resulta imposible sin contar con una obra de defensa. Por eso, creemos que la obra de atraque de buques de pasaje en el Puerto de Punta del Este es fundamental para dar el toque final a ese Puerto.

También tenemos necesidad de hacer algunos estudios hidráulicos, que a veces no están financiados o solventados. Como es sabido, antes de hacer cualquier tipo de obra se debe llevar a cabo un estudio adecuado, a los efectos de saber cuál sería la repercusión que podría tener en la Costa para no condenar posteriormente a todo un balneario.

Por otro lado, siempre surgen imprevistos de defensa de costas, porque puede suceder que un temporal afecte un muro o una rambla. A su vez, debemos hacer una rampa para que atraquen dos buques de pasaje en el Puerto de Juan Lacaze, lo que va a cambiar la dinámica comercial de su puerto. Estas son inversiones no previstas, pero necesarias a los efectos del mantenimiento.

Por otra parte, una de las últimas decisiones adoptadas por el anterior Ministro de Transporte y Obras Públicas, hoy señor senador Elso Goñi, fue la construcción de tres hectáreas de explanada para una playa de contenedores y una terminal de estacionamiento de maderas en el puerto de Fray Bentos. Esta obra no figuraba como proyecto, por lo que se la atenderá por una razón de mantenimiento. De todas formas, se trata de algo muy importante para el desarrollo comercial del Puerto de Fray Bentos y entra dentro de las transformaciones del programa.

25x

En otro aspecto, en lo que hace al Puerto de La Paloma, que fue concebido como Puerto Pesquero, cabe señalar que se hizo una gran inversión.Sin embargo, quizás porque no se obligó a que las flotas pesqueras fueran a operar allí, quedando aquí en Montevideo, el puerto pesquero no tuvo éxito. Cabe señalar que en 10 años se ha invertido en el Puerto de La Paloma, en dragado, U$S 10:000.000. A su vez, se han sacado 1:500.000 metros cúbicos de arena. Anualmente, se extraen alrededor de 150.000 metros cúbicos. Esto quiere decir que estamos hablando de casi U$S 1:000.000 por año. Si pensamos en una escollera de 600 metros, ello significaría U$S 5:500.000, mientras que una de 1200 metros implicaría U$S 7:000.000 ó U$S 8:000.000. Sin embargo, una escollera de 900 metros daría al Puerto de La Paloma la posibilidad de operar con profundidades de hasta 10 metros, por lo que se transformaría en un puerto comercial. Así, podrían salir de allí exportaciones de arroz e incluso maderas. Cabe indicar que esta obra ha sido expuesta en el Presupuesto Nacional, aunque sin costo, porque el Estado no contaba con fondos para esa inversión.

En otro orden de cosas, aspiramos a lograr alguna recuperación de activos que tiene la Dirección Nacional de Hidrografía. Creemos que ya es hora de que esos activos dejen alguna rentabilidad para el Estado.

Por otro lado, la Dirección Nacional de Hidrografía cuenta con cinco artículos que, si bien han sido compartidos por el Ministerio desde el punto de vista político, no pudieron entrar o figurar. Con mucho gusto hago entrega de una copia de esos artículos a los miembros de la Comisión. Algunas de estas disposiciones apuntan a cuestiones vitales para alguno de los proyectos que estamos manejando. Me refiero, por ejemplo, a una desafectación de la Barranca de Colonia. Se trata, precisamente, de

una desafectación de tierras que pretendemos incorporar al proyecto de concesión de obra pública para el Puerto de Yates de Colonia, que es más grande que el actual puerto de Punta del Este. Aquel puerto captaría una enormidad de embarcaciones deportivas que hay en la costa argentina, que estarían haciendo turismo todo el año y recibirían una mejor atención. A su vez, con esta Barranca se pretende hacer más atractivo el negocio del concesionario. También se intenta agregar la opción de un negocio inmobiliario. Para dar un buen calado al Puerto hay que hacer un refulado, creando una explanada de 6 hectáreas. Hoy por hoy la Barranca de Colonia, es una Barranca a pique, es decir, no tiene talúd, entonces, cediendo ese espacio, se podría iniciar un negocio inmobiliario a través de apart hoteles o de tiempo compartido, restaurantes, casinos, shoopings, etcétera. La Dirección Nacional de Hidrografía mantendría bajo su poder, control y administración la obra marítima, que tiene un alcance de 600 u 800 embarcaciones. Así, el artículo que se refiere a todo esto es fundamental para nosotros.

A través de otro artículo, pretendemos desafectar del Estado algunas tierras del Puerto de Punta del Este que, hoy por hoy no son rentables para el Fisco. Ellas pueden ser negociadas con particulares, permitiendo que su uso genere una rentabilidad. Tal es el caso del varadero que está usando el Club, donde ya existe un régimen de guardería de embarcaciones; es decir, que ya no se usa como varadero porque el travel instalado en Punta del Este lo ha sustituido. A su vez, hay algunas viviendas de la propia Dirección Nacional de Hidrografía ubicadas en el enclave de la zona portuaria, que creemos es una de las tierras más caras que tiene el país. Precisamente, pretendemos venderlas, con la intención de que allí funcionen servicios que sean mucho más lógicos

y rentables que unas simples viviendas.A su vez, allí hay un parador que se usa como tal, pero que prácticamente no deja nada a la Dirección Nacional de Hidrografía ni al Estado. Por eso, hemos pensado en la posibilidad de desafectarlo, para hacer, desde una empresa mixta, un "joint venture" o, en su defecto, venderlo como tal.

Cabe señalar que el país dio ejemplos de cómo manejar el recurso hídrico cuando creó el Código de Aguas, en el que realiza una política centralizada de toda la temática. Dada la aparición en escena de algunos nuevos intereses en el tema agua, como por ejemplo la explotación por particulares o el riego, se hace necesario que, en el marco normativo, se defina a la Dirección Nacional de Hidrografía como el organismo rector en este tema, estableciéndole, además, la responsabilidad de elevar al Poder Ejecutivo su propuesta como Unidad Rectora de la política de aguas.

Estas son algunas de las inquietudes inmediatas del pograma.

Por otro lado, pensamos que el artículo 19 es de una gran utilidad para el Inciso, más allá del hecho de que todo el mundo ve un trasbasamiento del Programa de Hidrografía en beneficio de los otros. Personalmente, pienso que será al revés.

SEÑOR MINISTRO.- En lo que hace al artículo 176, cabe señalar que hay dos temas que a veces se mezclan. Entonces, en lo personal trataré de separarlos.

Comenzaré realizando algunas reflexiones luego de lo cual solicitaré permiso a la Comisión para retirarme. Por otra parte, el Director Nacional de Vialidad y el Director de Transporte conocen muy bien el tema por lo que podrán hacer algunas reflexiones complementarias.

25

El artículo 176 asigna una partida anual de U$S 5:000.000 para 1993 y 1994 que se financiará con recursos del fondo de inversiones de nuestro Ministerio y, según se ha expresado, se realizarán obras de mantenimiento y adecuación de la infraestructura física departamental que esté a cargo de las Intendencias Municipales del interior del país. En el Congreso de Intendentes se me ha preguntado por qué en esta partida no está incluida la Intendencia Municipal de Montevideo. Al respecto, algunas veces se han mezclado los conceptos, porque existe un Programa 008 del Ministerio, que está financiado con fondos de endeudamiento externo y de Rentas Generales, que atendía específicamente el mantenimiento de la red vial. En forma derivada --a través de los artículos 61 y 62 de la Ley Nº 16.002, de 25 de noviembre de 1988-- se establecía una autorización para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de crear el Programa 008, correspondiente al mantenimiento de la red vial departamental. Asimismo, el artículo 62 autorizaba a nuestro Ministerio y al Banco de la República a contratar el financiamiento necesario para la compra de maquinaria vial, etcétera. A la luz de ese Programa se realizó el mantenimiento de la red vial departamental y se compró maquinaria bajo el régimen de leasing por parte de diversas Intendencias y con el pago de la ejecución de caminos se saldaron cuentas con el Ministerio y con el Banco de la República. Creo que se ha confundido ese Programa con los U$S 5:000.000, que son específicos y están destinados a atender a las Intendencias del interior.

De más está decir que no tenemos ninguna prevención

con respecto a la Intendencia Municipal de Montevideo. Sin embargo, creemos que ésta es atendida a través de nuestro Ministerio con montos significativos. Por ejemplo, todo lo que ha sido derivado de la Terminal de ómnibus de Tres Cruces lleva a que con fondos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se estén ejecutando tres terminales, una de las cuales ya ha sido entregada. Las que se ubican en Juan Lindolfo Cuestas y Juncal ya están prontas. Además, se va a realizar la unión de ramblas portuarias, con una inversión de U$S 2:500.000, fondos que provienen de nuestro Ministerio. La empresa que ejecutará esta obra ya ha sido contratada.

La culminación de la unión entre la Rambla Portuaria y la Rambla Sur, coincidirá con las obras de saneamiento que la Intendencia está encarando en este momento. Asimismo, el Gobierno Nacional participa en el financiamiento de este Programa, que se realiza con fondos provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo. Además, debemos agregar otro millón de dólares con el cual la Intendencia Municipal de Montevideo hará la circulación vial en torno a la Terminal de Tres Cruces. Si bien todo esto proviene de la desafectación de terrenos para la ejecución de dicha obra, al sumar el aporte del Ministerio correspondiente a U$S 1:000.000 para la circulación vial y accesos, más las tres Terminales entregadas y la unión de Ramblas Portuarias, la cifra total supera con creces a la partida que el Ministerio ha tratado de incluir. El Gobierno Nacional lo ha establecido con cargo a los recursos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para realizar obras en 18 departamentos del interior de la República. Si dividiéramos esos U$S 5:000.000 anuales entre 18, evidentemente, la cifra se ubicará aproximadamente

en U$S 250.000 o U$S 300.000 para cada Intendencia. Francamente, consideramos que el aporte que ha hecho el Gobierno Nacional a través de nuestro Ministerio a la Intendencia Municipal de Montevideo por las obras que he mencionado supera largamente lo que estamos vertiendo en las Intendencias del interior. Esa es la visión que tenemos acerca de este tema, ya que pensamos que los aportes que se han hecho en obras de infraestructura para dicha Intendencia son significativos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según las palabras del señor Ministro, es claro que hasta el año 1989, mediante la ley citada se habilitó la firma de convenios con las Intendencias Municipales de todo el país, sin exclusión para hacer determinado tipo de obras y comprar maquinarias.

SEÑOR MINISTRO.- Ese es otro tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como bien lo explicó el señor Ministro las obras de referencia se han realizado como contrapartida de la desafectación de terrenos por parte de la Intendencia Municipal de Montevideo para la realización de obras nacionales, tal como se expresa en los carteles que las anuncian. Por lo tanto, quisiera saber cuál es la explicación concreta en el sentido de por qué se toma una disposición —me refiero al artículo 76— beneficiando a todas las Intendencias del país, excepto una. Recordando alguna queja de una amiga leyendo la revista "Hola", podríamos decir que "siempre se casan las mismas".

SEÑOR MINISTRO.- Antes de retirarme quiero aclarar que se trata de dos temas distintos.

La Intendencia Municipal de Montevideo, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hizo un contrato de arrendamiento

con opción de compra el 1º de marzo de 1989. Es decir, que la misma utilizó el marco legal del artículo 61 de la Ley Nº 16.002 y por lo tanto, participó del Programa Mantenimiento de la Red Vial Departamental. Lo que ocurre es que el artículo 61 creó fondos para 1988 y 1989. Inclusive, el s e g u n d o punto establece que el presente contrato de subarrendamiento con opción de compra se pacta con un plazo de 7 meses que se iniciará el 1º de julio de 1989 y terminará el 31 de enero de 1990. Entonces, no se ha hecho una distinción entre los contratos de leasing para la Intendencia Municipal de Montevideo y las otras Intendencias. Si luego el Presupuesto volvió a asignar fondos para este Programa --que es el 008-- y si la Intendencia entiende que debería ejecutar alguna parte de su caminería a través del mismo, debe solicitarlos. Queremos aclarar que no hemos recibido ningún pedido oficial en tal sentido.

Si la Intendencia Municipal de Montevideo reclama mantener la red vial de la ciudad --a la luz de que este Programa existe--, no creo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas esté en condiciones de decir que no ayudará, sino que lo hará o incluirá en las disposiciones del Programa, haciendo los estudios pertinentes para saber el quántum que le corresponde a este Departamento. Este tema fue planteado específicamente en el último Congreso de Intendentes a través del doctor Tabaré Vázquez. En esa instancia, le respondí al señor Intendente Municipal de Montevideo en los mismos términos que lo estoy haciendo ahora.

Por lo tanto, los fondos y los programas existen y no hay tal discriminación. Si la Intendencia Municipal de Montevideo quiere acceder a eso, tendrá que tratar este tema con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Otro aspecto distinto es el artículo específico que figura en el proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, existe una mezcla, porque da la casualidad de que hasta el año 1989, las disposiciones eran unas, pero en este Proyecto de Rendición de Cuentas, Ejercicio 1993-1994, expresamente se excluye -- si se quiere, políticamente-- a la Intendencia Municipal de Montevideo.

SEÑOR MINISTRO.- No es el mismo Programa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero es un Programa que beneficia a todas las Intendencias Municipales.

SEÑOR MINISTRO.- Así es, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin embargo, advierto que hay una cierta

25 x

contradicción entre lo que ocurría hasta 1989 y lo que sucede actualmente.

SEÑOR POLDEUS.- Hace unos momentos, el señor Presidente se refirió a que el Ministerio llevaba a cabo obras nacionales, cuando en realidad son municipales. Están a cargo del Ministerio, pero una vez culminadas, quedan en poder de la Intendencia Municipal, como es el caso de las Terminales, la unión de Ramblas y el recapado de la Rambla Francia. Son obras típicamente departamentales realizadas con fondos nacionales. Las cifras que brindó el señor Ministro hace unos instantes, superan con creces el porcentaje que le podría tocar a la Intendencia Municipal de Montevideo, si participara de los U$S 5:000.000, que sería menor que el beneficio que recibe actualmente del Ministerio para realizar obras típicamente departamentales.

En virtud de ello, se está por hacer entrega de las Terminales que quedarán en la órbita de la Intendencia Municipal; asimismo, cuando se culmine las Ramblas y el recapado de la Rambla Francia, también quedarán en jurisdicción de la Comuna.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, usted dice que son obras que deberían haber sido realizadas por la Intendencia Municipal de Montevideo, pero que las concreta el Gobierno Nacional.

SEÑOR POLDEUS.- Simplemente, digo que son obras realizadas por el Gobierno Nacional, pero que pertenecen a la Intendencia Municipal de Montevideo, en virtud de un convenio por el que se hizo entrega de los predios de la zona de Tres Cruces. En ese caso, el Ministerio tomó para sí esas obras, al igual que lo hizo cuando inició los Accesos a Montevideo, culminando ahora con las correspondientes a las Ramblas, las Terminales de ómnibus y alguna otra complementaria. Reitero que son

25 x

obras típicas de la esfera departamental.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que son obras que le correspondía hacer al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De modo que estaría cumpliendo con su obligación.

SEÑOR MINISTRO.- En virtud de que se puede entender que existe una discriminación hacia la Intendencia Municipal de Montevideo a la luz de este artículo, voy a dar nuestra visión final del asunto. Pienso que el planteo es exactamente al revés y no voy a emplear la palabra "discriminación" ni otra que se le parezca.

Considero que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está haciendo obras típicas, netas de la Intendencia Municipal de Montevideo a cargo y con recursos propios del Gobierno Nacional —esto es lo que intentaba explicar el doctor Poldeus—, que superan ampliamente, con creces, en un monto millonario, a lo que le corresponderá a cada Comuna del interior. Si dividimos la cifra de U$S 5:000.000 entre 18 —y me voy a referir al azar a la Intendencia Municipal de Treinta y Tres— le tocarían U$S 266.666 para realizar una obra de infraestructura en el Departamento. Le sugiero al señor Presidente que sume las cifras.

La Unión de Ramblas Portuarias que hace el Gobierno Nacional, son calles, accesos de la ciudad de Montevideo, es decir, ejecución típica del Gobierno Municipal capitalino.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero, entonces, estamos volviendo a lo mismo. La Unión de Ramblas Portuarias es la contracara de una partida otorgada por la Intendencia Municipal de Montevideo mediante un contrato o convenio, en el que cada una de las partes cumpliría una obligación. Esto no quiere decir que una de ellas le hiciera una concesión a la otra. Sin embargo, en este caso hablamos de otro asunto que viene en el

artículo 176.

Con todos los respetos a cada Intendencia Municipal del interior del país, quiero señalar que el planteo que estoy haciendo no pretende la desafectación de un solo peso o dólar correspondiente a cada una de ellas, sino que debemos considerar que hablamos de una Comuna a la que aportan --así como también al Tesoro Nacional--, aproximadamente, la mitad de la población del país.

SEÑOR MINISTRO.- Al respecto, pienso que habría que hacer la ecuación económica correspondiente, más allá del convenio que se haya firmado en su momento, que no lo hizo esta Administración Municipal ni la Nacional. Quisiera remitirme al origen de todo esto y ver si claramente no existía un beneficio muy notorio para la ciudad de Montevideo en torno a la construcción de una Terminal de Omnibus perteneciente a ella. Esto es lo que pretendió explicar el doctor Poldeus, más allá de que los terrenos en su momento fueran específicamente de la Intendencia Municipal, por lo que la obra de la Terminal de Omnibus va a pertenecer a la ciudad de Montevideo. Ojalá que en Paysandú hicieran una Terminal de Omnibus o, quizá, también en Treinta y Tres, con una inversión multimillonaria en dólares. Si por un convenio entre la Intendencia y el Gobierno Nacional se hace en Montevideo una hermosa Terminal de Omnibus con tres terminales de ómnibus suburbanos, con una unión de Ramblas que no existía, con obras de acceso a la Terminal cada parte cumplirá con su obligación y cuando las terminen, pertenecerán a la comunidad. La Intendencia Municipal de Montevideo desafectó estos terrenos. Me parece que es exuberante desde el punto de vista cualitativo, la demostración que pueda hacer la Intendencia Municipal de Montevideo ó la que sea --sin hacer referencia

25x

a colores partidarios--, diciendo todo lo que hizo en la Capital, a través de este mecanismo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ojalá que en cualquier Departamento del interior se hiciera un convenio de esta naturaleza --y, en ese sentido, apelo al señor senador Belvisi, ex-Intendente de Paysandú-- para que, luego de desafectar algunos terrenos, se realice una Terminal, una Rambla sobre el Río Uruguay y accesos a la ciudad, sin gastar un sólo peso.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Es cierto que las obras que el señor Ministro ha mencionado nacen de un Convenio celebrado entre las Administraciones Nacional y Municipal anteriores. A esto debe agregarse la construcción de las viviendas en Teniente Rinaldi a costo de esta Cartera; no recuerdo exactamente la cantidad de recursos que ello insumió ni el número de viviendas que se construyeron, pero esa medida posibilitó el traslado de todas las personas que vivían en los alrededores del predio donde se va a erigir la terminal. Es posible que si el Ministerio no se hubiera encargado de estas viviendas, su construcción la tendría que haber asumido la Intendencia Municipal de Montevideo, a los efectos de resolver un problema social sumamente importante.

SEÑOR MINISTRO.- Pido excusas porque me tengo que retirar en estos momentos debido a un compromiso contraído con anterioridad, pero antes deseo agradecer la paciencia puesta de manifiesto por los señores senadores.

(Se retira de Sala el señor Ministro)

SEÑOR BENITEZ.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas otorga U$S 1:000.000 a la Intendencia Municipal de Montevideo para las obras complementarias de la terminal de ómnibus de Tres Cruces. Eso no forma parte del Convenio de unión de ramblas, de terminales de ómnibus, etcétera. Además, para que se vea el espíritu con que está actuando nuestra Cartera, cabe señalar que la Intendencia Municipal de Montevideo aún no ha comenzado esas obras, a pesar de que ya le proporcionamos el 45% del rubro por adelantado. Es decir que hemos entregado al Municipio, de mutuo acuerdo, U$S 450.000 en máquinas, sin que siquiera se hayan comenzado las obras. Me parece que eso marca el espíritu

25 x

de nuestro Ministerio.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Si la memoria no me es infiel, en el Convenio celebrado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia Municipal de Montevideo se establecía que el primero efectuaría pagos mensuales contra certificados de obra.

SEÑOR BENITEZ.- Eso es exactamente lo que especifica el Convenio: el Ministerio debe entregar U$S 1:000.000 a la Intendencia de Montevideo, pagaderos en cuotas mensuales contra la presentación de certificados de obra. Por un acuerdo realizado con dicha Intendencia, le proporcionamos por adelantado U$S 450.000 en máquinas, a pesar de que las obras no se han comenzado. O sea que nuestra Cartera está actuando con un espíritu totalmente abierto, tratando de colaborar en lo posible. Ahora bien, tengan en cuenta los señores senadores que si de la cuota de U$S 5:000.000, se le entregaran U$S 266.000 a la Intendencia de Montevideo, prácticamente recibiría U$S 1:000.000 en cuatro años.

SEÑOR PRESIDENTE.- He escuchado atentamente las manifestaciones del señor Ministro, del señor Director de Vialidad y del señor senador Elso Goñi. Sin embargo, no entiendo cómo una de las partes intervinientes en el Convenio puede decir que se actuó con gran benevolencia, sobre todo teniendo en cuenta que la otra parte también considera que realizó concesiones.

Esta Administración de la Intendencia Municipal de Montevideo siempre manifestó su oposición a la construcción de la terminal de ómnibus de Tres Cruces. Fue algo impuesto que debió ser aceptado. En este sentido, cabe recordar que hace quince días recibimos en esta Comisión la visita de los integrantes de la Asociación Nacional de Transportistas, quienes

pusieron de manifiesto los defectos que tiene dicha terminal. Expresaron que incluso antes de su culminación, se puede apreciar que no va a dar abasto y que carece de posibilidades de expansión. Además, señalaron todas las dificultades que esta obra va a acarrear en lo que hace a la organización del tránsito de la ciudad de Montevideo.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Quiero agregar un elemento que considero importante.

A los pocos días de haber asumido la Dirección del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el que habla mantuvo una reunión con el Intendente de Montevideo y ambos llegamos a un acuerdo en el sentido de que, por encima de las discrepancias que pudiéramos tener con respecto a lo firmado por los Gobiernos Municipal y Nacional anteriores, estábamos dispuestos a cumplir en su totalidad con lo pactado por las Administraciones anteriores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como venía diciendo, esta Administración Municipal manifestó su oposición a la construcción de esa obra. Lógicamente, había un Convenio firmado que debió ser aceptado, por lo que se buscó la mejor solución a este tema. Eso no significa que se hayan hecho demasiadas concesiones entre las partes; simplemente se hicieron las necesarias para poder llevar a cabo estas obras.

Entiendo que todo eso tiene poco que ver con lo que, a mi juicio, constituye una exclusión de una Intendencia Municipal a la hora de proyectar en una Rendición de Cuentas una partida de ayuda para atender la red vial. Evidentemente, se trata de una exclusión ya que sí se prevén fondos para las dieciocho Intendencias restantes. Aclaro que no estoy diciendo que esto sea responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;

simplemente lo estamos planteando en esta sesión porque en el día de ayer se lo consultamos a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y no supieron darnos una respuesta. Creo que esto podría quedar zanjado si se llegara a una partida superior, en la que se incluyera a todas las Intendencias. Considero que así se evitarían las presunciones y, al mismo tiempo, se podrían atender algunas obras por parte de las Intendencias, en función de la cantidad de habitantes que tiene cada ciudad del país.

SEÑOR BELVISI.- Quiero señalar que tampoco estoy de acuerdo con el criterio elegido. Pienso que sería mucho más sano, claro y justo que en está partida se contemplara a las 19 Intendencias. Se trata de un programa nuevo y, tradicionalmente, siempre se han incluido en proyectos de esa naturaleza a todas las Intendencias del país.

No deseo entrar a pronunciarme sobre un posible ajuste de cuentas en este sentido o expresar si le dio mucho o poco a la Intendencia de Montevideo a través de su historia.Por otra parte, si recorriese el Uruguay para expresar lo que escuché que se hizo a favor de la Intendencia de Montevideo, creo que no le estaría haciendo mucho bien a una descentralización. De todas maneras, me parece que este es un tema de nunca acabar.

Reitero que dado que se ha plasmado este programa en un artículo, lo más sano y justo sería incluir a todas las Intendencias.

Pasando específicamente al texto del artículo, creo que caemos en varias indefiniciones.

25x

Creo que esto podría originar preocupaciones dado que existen aspectos no definidos totalmente. Me refiero a que podría aparecer otra intendencia de Montevideo en el interior, a la que no le serían asignados recursos. En el artículo se expresa "conforme a la capacidad operativa de las mismas". Me pregunto si el Ministerio ya tiene una calificación de las intendencias. En el país existen demasiados antecedentes, inclusive de discusiones a nivel del propio Congreso Nacional de Intendentes, que demuestran que finalmente los intendentes han aceptado un criterio que quedó plasmado en la ley y que, en definitiva, los ha puesto a todos de acuerdo. En ese sentido, considero que este artículo debería recoger un criterio de distribución, de manera que no quede al arbitrio de quien deba juzgar la capacidad operativa de cada una de las intendencias. Me parece que este aspecto podría resultar irritativo para cualquier gobernante departamental.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Tanto el señor senador Belvisi como quien habla tenemos una larga tradición de actuación en las intendencias. Hemos participado en discusiones interminables a nivel del Congreso Nacional de Intendentes, que siempre terminaron de la misma manera: se expusieron todos los sistemas habidos y por haber y, reitero, siempre se optó --no conozco ninguna excepción-- por realizar la distribución de acuerdo con un coeficiente de población y territorio.

Si no me equivoco, cuando el Congreso Nacional de Intendentes trató este artículo --creo que existe una resolución en ese sentido-- resolvió que la distribución se realizara según la población y el territorio.

Concretamente, pregunto si no sería posible --obviamente, siempre que existan los acuerdos necesarios para efectuar algunas modificaciones-- incluir un inciso en el que se estableciera la distribución teniendo en cuenta ese aspecto tradicional al que hacíamos referencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Abundando en lo expresado por el señor senador Elso Goñi, considero que cuando revisemos la versión taquigráfica veremos que las intendencias se dividían 5 entre 18, lo cual me parece puede inducir a error.

SEÑOR BELVISI.- Deseo destacar que en lo que respecta a la expresión "adecuación de la infraestructura física departamental de las obras de mantenimiento", volvemos a no tener una idea clara sobre las obras que vamos a hacer. Me pregunto, sobre todo ante esta expresión tan genérica, en qué se está pensando: si en pavimentos urbanos, en cordón cuneta, en puentes, en caminos, o en su mantenimiento. Probablemente, cualquier Intendente rápidamente podría decir cuáles serían las prioridades a que se destinen estos recursos.

SEÑOR ELSO GOÑI.- No puedo adelantar opinión oficial de los intendentes, pero tampoco negar que hemos conversado con varios de ellos acerca de este artículo.

El planteo de los intendentes es muy claro en el sentido de que en lo que se refiere a maquinarias, si bien no está todo el problema resuelto, sí lo está en gran parte, ya que por medio de un artículo presupuestal se compraron máquinas por un valor de U$S 15:000.000, que se están pagando en cuotas de U$S 5:000.000. Además, debido a los buenos precios obtenidos, se dio la posibilidad de que algunas intendencias

25x

--como, por ejemplo, la de Salto-- pudieran hacer una compra importante de camiones utilizando sus propios recursos. De manera que las intendencias consideran que luego de resuelto en gran parte el problema de la maquinaria y el de caminería rural, por medio del programa que funciona con el aporte del Banco Mundial, queda por resolver lo referente a la parte urbana. Estoy seguro que cuando la mayoría de los intendentes piensan en estos recursos, lo hacen con intención de destinarlos a cordón cuneta y a pavimentos bituminosos.

Es cuanto quería adelantar en forma extraoficial.

SEÑOR BELVISI.- Deseo plantear otras dos inquietudes relacionadas con el texto de este artículo. Me pregunto, cuando se habla de "ejecución directa de obras de mantenimiento", qué se pretende significar con esta expresión. La otra consulta refiere a la conjunción "o", cuando se dice "o como contrapartida local de obras financiadas con recursos provenientes de organismos internacionales de crédito". Solicito entonces, que se me aclare el significado de estas dos expresiones.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Pienso que es importante apreciar si nos debemos manejar con un criterio meramente formal o sustancial de justicia distributiva. Tal como señalaba el señor Ministro, en este artículo no se ha incluido la referencia a la Intendencia Municipal de Montevideo.A nuestro entender nos estamos manejando con un criterio de justicia distributiva porque, en definitiva, existe una serie de transferencias que ha realizado el Gobierno Nacional --y continuará haciéndolo-- a todas las intendencias municipales, sin exclusiones. Por supuesto, la Intendencia Municipal de Montevideo también está comprendida

en el área de las transferencias del Gobierno Nacional a los Departamentales. Me parece importante señalar este aspecto porque si tomamos este artículo con un criterio meramente formal, podríamos concluir en que no se está procediendo razonablemente para atender la situación de la Intendencia de Montevideo. Insisto, ello no es así.

Deseo hacer énfasis en algunos aspectos que ya fueron expresados, pero que es importante destacar. En primer lugar, tenemos previsto la realización de un aporte de U$S 1:000.000; por otra parte, se ha dispuesto la transferencia de un bien que era de dominio público municipal que se afectará para la ejecución de determinadas obras. Se trata de una transferencia

por convenio cuyo valor radica en que es un bien de dominio público y , por consiguiente, se encuentra fuera del ámbito comercial. Me pareció importante resaltar ese aspecto, ya que como contrapartida, el Gobierno Nacional realizó una serie de transferencias.

Me parece importante destacar que gran parte de estas expropiaciones fueron ejecutadas y pagadas por el Gobierno nacional, quien también hizo las viviendas de la calle Teniente Rinaldi. Estas habían sido destinadas a las personas desalojadas de la zona de Tres Cruces. A todos los que, aun sin ser propietarios, invocaron su derecho como ocupantes de los predios, se les indemnizó. Eso me parece una solución social conveniente y aconsejable. La ejecución de todas esas viviendas fue realizada con transferencias del Gobierno nacional al departamental.

Pienso que si miramos esto con el criterio con el que se debe analizar esta situación comparativa entre la Intendencia de Montevideo y las restantes, no podemos decir que exista discriminación respecto de la primera. La Intendencia de Montevideo, en razón de su población y a que es la capital del departamento donde está asentada la mayoría de la población, tuvo su asignación, por parte del Gobierno nacional, sin discriminación de ningún tipo.

Respecto del léxico empleado en el artículo 176, quiero aclarar el significado de la expresión "infraestructura física departamental". Lo que se quiso fue, precisamente, no coartar las autonomías municipales y la posibilidad de decisión de los señores Intendentes. Se trató, dentro de una amplia categorización, de incluir todo lo que tiene que ver con caminería rural, calles y pavimentación urbana, todo el tema referente a pluviales y escurrimiento de aguas y cualquier otra obra que, en definitiva, los Intendentes consideraran necesaria. No se quiso ser limitativo en lo referente a las competencias de los Intendentes, en la determinación de las obras de interés para el desarrollo del

25x

departamento. Sin embargo, no se incluyó dentro del concepto de infraestructura física departamental la noción de equipamiento vial, porque el mismo ya fue proporcionado a través de un programa muy intenso y, por lo tanto, las Intendencias están provistas de los elementos mecánicos necesarios para la ejecución de las obras. Se ha puesto énfasis en las obras y no en los instrumentos.

Asimismo, cuando se habla de la "capacidad operativa" de las mismas, dicho concepto apunta a un criterio de razonabilidad. Los señores senadores que fueron Intendentes saben que no siempre las Intendencias pueden ejecutar, en su totalidad, los distintos programas, por ejemplo, el 08, de Mantenimiento de la Red Vial Departamental. Entonces, con esto se quiso hacer una eficiente asignación de los recursos. Si una Intendencia no puede ejecutar las obras, es razonable que ese dinero se redistribuya, para que otra lo pueda utilizar. Esto no tiene el fin de penalizar a ninguna Intendencia, ni de discriminar o eliminar a alguna de ellas. Unicamente, evita que se pierdan los recursos.

En el artículo se dice también, a partir de la coma, "o como contrapartida local de obras financiadas con recursos provenientes de organismos internacionales de crédito". ¿Qué alcance tiene esto? Como existen distintas posibilidades de financiación, la filosofía aquí contenida es la de no excluir ninguna de ellas. Es decir, que si hay recursos de financiamiento externo para la ejecución de estas obras, las Intendencias puedan beneficiarse de la situación y, con ese financiamiento, también atender las obras municipales.

SEÑOR BELVISI.- Tengo una preocupación respecto a los criterios

empleados para la distribución. Al respecto, pienso que lo más justo sería hacerla de acuerdo con criterios preestablecidos, aceptados históricamente por los Intendentes, y fijados de acuerdo a la población y a la superficie del departamento.

Respecto de si lesionamos o no la autonomía, creo que si recorremos el mundo entero, veremos que todo lo que hace a coparticipación y a legislación referente a aportes de los Gobiernos centrales a los locales pasa siempre por la identificación de la obra, que es una forma de orientar los recursos al esfuerzo nacional.

Creo que esto también pasa en Argentina, Italia y Estados Unidos, que son países mucho más precisos que nosotros. En ese sentido, hay antecedentes acerca de la manera en que se orienta la inversión, a efectos de que el gobierno federal ayude a los locales. De todos modos, la autonomía siempre se respeta.

Personalmente, pienso que para quienes tenemos que votar esta disposición --respecto a la cual, en principio, no habría inconvenientes--, sería preferible conocer más detalladamente cuáles son las obras y la orientación de los recursos.

Por otra parte, desearía saber si a través de estos montos las Intendencias pueden contratar personal. En otros países, generalmente se limitan los gastos de este tipo. Sin hacer un análisis comparativo, reitero mi interés en saber si las Intendencias Municipales podrán contratar personal con los aportes que reciban a través del artículo 176.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Esta disposición no limita las posibilidades de los Gobiernos Departamentales en cuanto a la determinación de las obras. Nos parece razonable que esos proyectos puedan ser identificados. El problema es saber cuándo hacerlo. Obviamente, en el momento de tratarse la Rendición de Cuentas, no podemos traer una identificación concreta de cada una de las obras que desean llevar a cabo los Gobiernos Departamentales. Además, no debemos olvidar que este artículo aún no ha sido aprobado. Pero una vez que éste sea votado, les vamos a solicitar a las Intendencias Municipales que nos informen acerca de los proyectos que quieren ejecutar. Insisto ,en esta instancia, no podemos identificar concretamente las obras.

De todos modos, estoy de acuerdo con la necesidad

que ha señalado el señor senador Belvisi en ese sentido. Por supuesto que los señores Intendentes Municipales serán los encargados de informarnos cuáles son las obras que desean realizar. En definitiva, serán los Organos Departamentales --es decir, los Intendentes y las Juntas-- quienes determinarán el programa que corresponda realizar. Nosotros, simplemente, seremos el receptáculo de sus inquietudes.

Con respecto a si estos recursos permitirían la contratación de personal, debo confesar que no nos habíamos planteado este tema. No estamos hablando de una partida para atender retribuciones por servicios personales --rubro 0, sino de la ejecución de una obra. Esto supone una inversión, una serie de costos y la adquisición de equipos, materiales y diversos elementos, incluyendo la mano de obra. De esta manera, las Intendencias van a presentar un proyecto que tendrá determinado presupuesto, y en él , obviamente, también figurará la mano de obra.

Reitero que este tema no lo hemos analizado desde el punto de vista que señala el señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para terminar con este tema, creo que aún quedan por tratar dos asuntos que fueron planteados reiteradamente por los señores senadores Belvisi y Elso Goñi, respecto al criterio para la distribución de los fondos. ¿Hay acuerdo en que se haga en función del índice de población del territorio?

Por otra parte, quisiéramos que se nos informara si existe la posibilidad de que esta partida --u otras mayores-- sea repartida entre las 19 Intendencias Departamentales.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con respecto a la segunda pregunta del señor Presidente, creo que ya he respondido sobre el criterio

25x

que se ha manejado en ese sentido, es decir, de justicia distributiva. En cuanto a la ampliación de partidas, tenemos el límite del tope de inversión.

En lo que tiene que ver con cuáles son los criterios de asignación entre las Intendencias, consideramos que lo que se ha establecido en el artículo, es un procedimiento válido, aunque puede ser perfeccionado. Estamos de acuerdo en que dicha distribución se maneje en base a la población y el territorio. Pero es razonable que exista un límite en la capacidad operativa de las Intendencias. Además, debemos tener en cuenta la posibilidad de que las Intendencias Municipales no puedan ejecutar las obras por limitaciones de cualquier tipo, humanas u económicas. Entonces, debemos considerar esta situación a los efectos de reasignar los recursos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás podríamos acordar que la distribución primaria se realizara en función del índice de población-territorio. Si lo que le corresponde a una Intendencia resulta excesivo de acuerdo a los planes que presente, sería conveniente que el Ministerio tuviera la capacidad de reasignar los fondos. De lo contrario, deberíamos dividir U$S 5:000.000 entre 18 y no conteplaríamos el acuerdo a que se llegó en el Congreso Nacional de Intendentes, respecto a la forma de distribuir los fondos destinados a las Intendencias Municipales.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En principio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no objeta el criterio de población y territorio.

En cuanto a las asignaciones a otorgar a las Intendencias, ya hemos manifestado nuestra opinión en el sentido de que el tema se ha manejado con un criterio de justicia distributiva. Por esa razón es que, en definitiva, en este artículo que habla de U$S 5:000.000 para distribuir entre 18 Intendencias, no se ha incluido la de Montevideo, puesto que su situación --aclaro que no ha sido discriminada sino, por el contrario, beneficiada-- debe ser considerada en un marco más general.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como se recordará, en la mañana de hoy señalé que existían preocupaciones respecto a obras menores. Precisamente, consultada en el día de ayer la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, nos dijo que lo más conveniente era discutir el asunto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Concretamente, esto obedece a una inquietud de organizaciones sociales que cumplen una labor muy importante, y en otros casos a preocupaciones planteadas por vecinos.

En particular, y en relación con la Asociación Pro-recuperación del Inválido, debemos señalar que se trata de una organización privada sin fines de lucro, que atiende la recuperación física, psicológica, social, económica y cultural de personas discapacitadas, que actualmente cuenta con 2.100 socios y que tiene emplazada su sede en la calle Caiguá casi Avenida Millán.

Esta Asociación se nutre de una partida de $ 1.900 otorgada por el Ministerio de Salud Pública, de una asignación de $ 1.000 aprobada en el Presupuesto de 1986, más el aporte de algunas personas que hacen donaciones.

Particularmente, la partida de $ 1.000 prevista en el Presupuesto General quedó congelada hasta esta Rendición de Cuentas, en la que se la llevó a $ 50.000, porque se de a c u e r d o a l índice del costo de vida.

Entonces, como esta organización se vio muy restringida en sus gastos, tuvo que optar por no atender el mantenimiento del edificio. Puedo decir, luego de haberlo visitado, que está muy estropeado y que, inclusive, existe la posibilidad de que en poco tiempo comience a desmoronarse.

Por un convenio celebrado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que constaba de cuatro etapas, se le dio la posibilidad de construir un gimnasio a los fondos del edificio. A su vez, esta Asociación llegó a un acuerdo con una escuela que linda con los fondos de APRI, para que los niños que a ella concurren tengan la posibilidad de disponer del gimnasio. APRI cumplió con la parte que correspondía, mientras que de las cuatro etapas del convenio, sólo se cumplió con la primera y segunda, quedando inconclusas la tercera y la cuarta que refieren, respectivamente, a la construcción de graderías y talleres debajo de éstas, y el piso, reboques e impermeabilización de las paredes del gimnasio.

Lo que se nos ha planteado es que al día de hoy es necesaria una cantidad de dinero que los arquitectos que trabajan con APRI han estimado en U$S 45.000, a los efectos de dejar en condiciones el edificio central, es decir, la vieja casona que presenta problemas de filtraciones y humedades. Por ejemplo, el salón donde se lleva a cabo fisioterapia y laborterapia, prácticamente no se puede usar porque existe el peligro de que se desprendan los techos.

En consecuencia, a lo que aspiran es a que el Gobierno --en este caso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-- financie estos fondos. Ahora bien, ante todo, hay que tener en cuenta que existe un convenio que no está terminado, lo cual no permitiría la firma de otro nuevo. De cualquier manera, entendemos --sobre todo porque se trata de muy poco dinero-- que habría que buscar una forma combinada para poder salvar la sede del edificio central y, al mismo tiempo, terminar con el gimnasio de esta Asociación.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Voy a reiterar lo que dije en el día de ayer cuando el señor Presidente planteó el tema. Creo que si hay acuerdo entre los integrantes de la Comisión, el señor Subsecretario y asesores del Ministerio podrían tomar nota de la aspiración de la Comisión, ya que hay varias vías de solucionar el problema. Una de ellas, por administración directa, y otra, por la firma de un convenio. En este sentido, adelanto que, conociendo el espíritu del señor Ministro, no habrá ningún inconveniente en que esto se resuelva.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Desde ya queremos señalar que el Ministerio es receptivo a la inquietud planteada por el señor Presidente respecto a APRI, y que tiene el propósito de solucionar el problema. Como bien ha señalado el señor senador Elso Goñi, tenemos vías de procedimiento distintas para hacerlo. Podemos optar por la vía del convenio --y, naturalmente, es posible superar dificultades que son de carácter meramente reglamentario en cuanto a aspectos previstos en Rendiciones de Cuentas anteriores, o no cumplidos, puesto que sólo se trata de que nuestros técnicos lo analicen-- o, eventualmente, este tipo de obra podría ejecutarse por medio de administración directa, con cargo a la Dirección Nacional de Arquitectura actuando como una empresa

contratista de obra.

Doy por sentado, pues, que el Ministerio va a encontrar una solución a este problema de APRI.

SEÑOR PRESIDENTE.- También tenemos en nuestro poder una carta dirigida al señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Carlos Alberto Benítez, y al arquitecto Enrique Dalmás, funcionario de la Intendencia Municipal de Montevideo, por parte de los vecinos de la zona ubicada entre Camino de las Tropas, Camino Fortín y Spikerman, quienes reclaman la terminación de los accesos de estos barrios a las vías nacionales, puesto que, según se ha expresado, por estar inconclusas esas obras se crean muchos problemas a la hora de tener que llamar a una ambulancia o a un taxímetro.

En consecuencia, nos gustaría escuchar la opinión del Ministerio respecto a esto.

SEÑOR BENITEZ.- Desconozco la fecha de la nota a que aludió el señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es del 10 de agosto.

SEÑOR BENITEZ.- Entonces, probablemente esas personas ya hayan visto solucionado su problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hasta el día de ayer, no.

SEÑOR BENITEZ.- Por consiguiente, voy a explicar de qué modo se está tratando el tema.

En su momento, recibimos varios pedidos de personas que viven en barrios cercanos a los accesos a Montevideo. Y como iban sumándose día a día, solicitamos que, en la medida de lo posible, se hiciera un planteo conjunto con relación a todos los temas puesto que si los tratábamos individualmente, podía suceder que la solución a una

aspiración complicara luego la de otras.

Nuestro pedido fue recepcionado, y hace aproximadamente diez días concurrieron a nuestro despacho varias Comisiones de vecinos, acompañadas por el Coordinador zonal, que hicieron una serie de planteamientos verbales. En esa misma reunión nos pusimos de acuerdo con que se nos hiciera llegar por escrito todos esos planteos y que el tema se tratara juntamente con la Intendencia Municipal de Montevideo, ya que, como es lógico, cualquier resolución que podamos adoptar respecto a los accesos a Montevideo, desde el punto de vista vial, tiene un impacto en las zonas circundantes que están bajo la jurisdicción de aquélla.

Es por esa razón que el lunes próximo pasado, se realizó una primera reunión en el despacho del señor Victor Rossi, en la que estuvieron presentes todos los vecinos, así como también técnicos de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Intendencia Municipal de Montevideo. Allí se realizó un primer planteo del tema y finalmente se resolvió que el próximo lunes se realizará otra reunión en mi despacho, en la que participarán exclusivamente representantes de la Intendencia Municipal de Montevideo y de la Dirección Nacional de Vialidad.

En definitiva, ya se están dando pasos concretos en relación con esta temática. Por nuestra parte, propusimos que se hicieran todos los planteos en forma conjunta, y tal vez de esto no se enteraron las personas a las que el señor senador hizo referencia. Entonces, sugiero que se me haga llegar la nota correspondiente --si es posible en el correr de esta semana-- porque así podríamos incluir también este planteo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En principio, pido disculpas a mis compañeros de la Comisión y también a los visitantes por lo extensa que ha sido esta sesión.

Por otra parte, quiero decir que hace unos días debíamos haber ido a la localidad de Río Branco, junto al señor Presidente de la Comisión de Salúd Pública y al señor senador Elso Goñi. Sin embargo, por un problema de roturas de aviones, no pudimos hacerlo, por lo que estamos trabajando de memoria y por conversaciones telefónicas con el señor Director del Hospital de Río Branco. No sé si los señores aquí presentes sabrán que el hospital de la mencionada localidad sufrió un incendio, en el que explotó la caldera. El Ministerio de Salud Pública atendió los problemas urgentes; envió sabanas y

otros objetos necesarios, como calefactores, dado que el hospital se había quedado sin calefacción.

Sin embargo, debemos decir que no sabemos, en realidad, la cuantía de los daños ocasionados por lo que el problema de la refacción del hospital quedó sin atender. Entonces, planteamos a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, si una vez que tengamos la información que nos prometió el señor Director del hospital, podemos establecer un puente para que el Ministerio vea la forma de atender la refacción del hospital, a los efectos de que pueda funcionar. En esa localidad hay alrededor de 18.000 habitantes, y en ese hospital no solo se interna la gente de salud pública sino también la que está afiliada a la mutualista de la zona.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- No hay ningún invonveniente en realizar las coordinaciones necesarias entre los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Salud Pública, para poder buscar juntos una solución a este problema. Desde ya, ponemos a disposición de los interesados la colaboración de nuestros técnicos de la Dirección Nacional de Arquitectura, a los efectos de analizar la situación, hacer un presupuesto de las obras y determinar lo que habría que realizar.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Al principio de esta reunión, mencioné una serie de artículos que, por conversaciones con los señores Directores sabía que habían sido propuestos, aunque no habían llegado al Parlamento. Comprendo perfectamente bien que el señor Ministro representa al Poder Ejecutivo, por lo que no pudo hacer un planteo distinto del que realizó.

A su vez, el Director Nacional de Hidrografía me ha hecho entrega ahora de una serie de artículos que he leído rápidamente. Aún así, me

25x

da la impresión de que ninguno de ellos determina mayores gastos por lo que podrían ser incluidos perfectamente en la Rendición de Cuentas, si exisitieran las mayorías correspondientes.

Personalmente, propongo que se cite al señor Director de Hidrografía para una nueva sesión de esta Comisión. Creo que él tendrá que explicar cada uno de los artículos. Así, contando con la versión taquigráfica de las palabras que él pronuncie, esta Comisión pasaría el tema a la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los señores Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Director de Transporte, Director Nacional de Vialidad y Asesores.

Queda levantada la sesión.

(Así se hace. Es la hora 13 y 51 minutos)